



WE ELEVATE METRO LIFE

รายงานประจำปี 2565

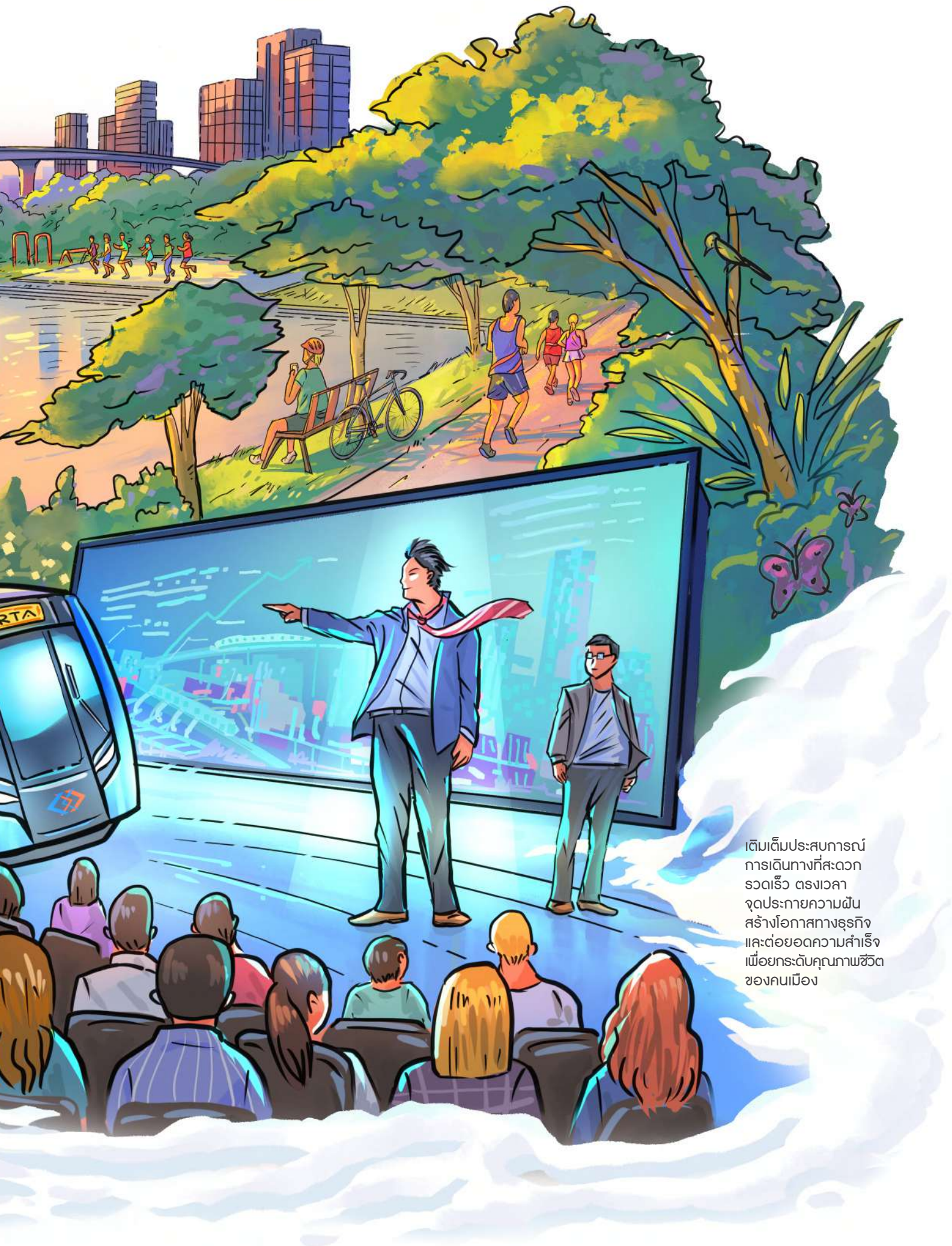




สัมผัสการใช้ชีวิตในเมือง หมุนตามเวลา
ได้อย่างไม่ต้องเร่งรีบ ไปยังสถานที่
ท่องเที่ยวสำคัญต่าง ๆ เดินเล่น
พักผ่อนหย่อนใจ หาสองอร่อย
ในบรรยากาศที่คึกคักไปด้วยผู้คน



WE ELEVATE
METRO LIFE



เติมเต็มประสบการณ์
การเดินทางที่สะดวก
รวดเร็ว ตรงเวลา
จุดประกายความฝัน
สร้างโอกาสทางธุรกิจ
และต่อยอดความสำเร็จ
เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
ของคนเมือง



สารบัญ

05

ข้อมูลทั่วไป

08

รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ

12

สารประธานกรรมการ รฟม.

14

สารผู้ว่าการ รฟม.

16

โครงสร้างองค์กรและสรุปอัตรากำลัง
ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง
(ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

20

โครงสร้างของผู้มีอำนาจ
ในการดำเนินกิจการของ รฟม.

21

รายงานและประวัติ
คณะกรรมการ รฟม.

32

รายงานและประวัติ
ผู้บริหารระดับสูง รฟม.
(ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

40

ข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน
และรายงานวิเคราะห์
ฐานะทางการเงิน

43

รายงานความรับผิดชอบของ
คณะกรรมการ รฟม.
ต่อรายงานทางการเงิน

44

ความเสี่ยงหลัก
ของการดำเนินธุรกิจ

45

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน
ของกรรมการ ในคณะกรรมการ
และคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

47

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน
ของผู้บริหารระดับสูง

48

จำนวนครั้งของการประชุม
ของคณะกรรมการ
และคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

52

นโยบายและโครงสร้าง
การกำกับดูแลกิจการขององค์กร

55

นโยบายและกิจกรรม
ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อ
สังคมและสิ่งแวดล้อม

66

นโยบายและแนวปฏิบัติ
ด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม

68

นโยบายและผลการจัดการ
รายการเกี่ยวโยงกัน

70

จำนวน/มูลค่าหลักทรัพ์ (หุ้น)
และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ รฟม.
ถือครองหลักทรัพ์ (หุ้น)

71

สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจ
และกลยุทธ์

75

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ
ในด้านต่าง ๆ

121

กิจกรรมสำคัญ

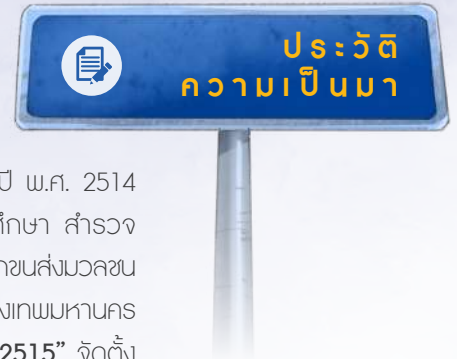
125

รายงานผลการดำเนินงานของ
คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม.
ประจำปีงบประมาณ 2565

127

รายงานของผู้สอบบัญชี
และงบการเงิน

ข้อมูลทั่วไปของ รฟม.



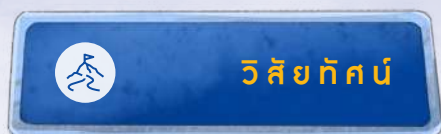
ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษา สำรวจ และวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เสนอแนะให้มีระบบรถขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงได้มี “ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515” จัดตั้ง “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ขึ้น เพื่อจัดสร้าง “ทางพิเศษ” ซึ่งประกอบด้วย ระบบทางด่วน (Express Way) และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการมาโดยลำดับ แต่ต่อมารัฐบาลพิจารณาเห็นว่า การจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครติดขัดมาก สมควรเร่งรัดการดำเนินการในส่วนหนึ่งของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2535 เห็นชอบให้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรี เพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีการตรา “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 90 วันที่ 20 สิงหาคม 2535) โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496

โดยที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอต่อการจัดทำ จัดการและการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษาความปลอดภัย และสาธารณะ ทำให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจตามกฎหมายและไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้าได้ทวีความจำเป็นมากยิ่งขึ้น จึงได้มีการตรา “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 114ก วันที่ 1 ธันวาคม 2543) จัดตั้ง “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” เพื่อปรับปรุงอำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของกิจการรถไฟฟ้าและคนโดยสารรถไฟฟ้า มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรี มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
- 2) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
- 3) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีในส่วนของการกำกับดูแลการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม





จากการประเมินสภาพแวดล้อม และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของการดำเนินงานในช่วงปีงบประมาณ 2560 - 2565 ดังนี้

“ เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศ
ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่
สามารถยกระดับ
คุณภาพชีวิตประชาชน
และส่งเสริมการพัฒนาเมือง
อย่างยั่งยืน ”



ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กรไว้ 3 ประการ ดังนี้

01

ดำเนินการกิจการรถไฟฟ้า
ในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล รวมทั้ง
จังหวัดอื่นตามที่กำหนด
โดยพระราชกฤษฎีกา
หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

02

ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำ
โครงการและแผนงาน
เกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า
เพื่อปรับปรุงและพัฒนา
ให้ทันสมัย

03

ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการ
รถไฟฟ้าและธุรกิจอื่น
เพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และ
ประชาชนในการใช้บริการ
กิจการรถไฟฟ้า

จากวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดภารกิจหลักที่จะดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2560 - 2565 ภายใต้อำนาจหน้าที่ขององค์กรไว้ ดังนี้



01

ดำเนินการขยายโครงข่าย
การให้บริการรถไฟฟ้า
และระบบเชื่อมต่อ

02

ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง
เพื่อตอบสนองการใช้ชีวิต
ของประชาชน และนโยบาย
ของรัฐ

03

สร้างประสบการณ์ที่ดี
ให้แก่ผู้ใช้บริการ

04

มุ่งสู่การเป็นองค์กร
ที่มีประสิทธิภาพสูง
ภายใต้หลักธรรมาภิบาล

05

สร้างวัฒนธรรม
แห่งการเรียนรู้ในองค์กร

06

สร้างศูนย์กลางการเรียนรู้
ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

 เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง
กรุงเทพมหานคร 10310



 โทรศัพท์
0 2716 4000

 โทรสาร
0 2716 4019

 Call Center
0 2716 4044

 Website
www.mrta.co.th

 Email Address
pr@mrta.co.th

 Facebook Fanpage
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย

รางวัล แห่งความภาคภูมิใจ ปี 2565



01

โล่รางวัล “องค์กรดีเลิศด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์”

รฟม. ได้รับโล่รางวัล “องค์กรดีเลิศด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์” ซึ่งเป็นรางวัลที่สำนักงานคณะกรรมการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติมอบให้แก่หน่วยงานที่มุ่งมั่นและให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ซึ่งเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562

02

โล่และตรารับรอง “มาตรฐานรางวัลศูนย์ราชการสะดวก ระดับพื้นฐาน (สัญลักษณ์สีฟ้า)”

รฟม. ได้รับโล่และตรารับรอง “มาตรฐานรางวัลศูนย์ราชการสะดวก ระดับพื้นฐาน (สัญลักษณ์สีฟ้า)” (Government Easy Contact Center: GECC) ประจำปี 2565 ซึ่งเป็นรางวัลที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีมอบให้แก่หน่วยงานที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก เพื่อเป็นเกียรติแก่หน่วยงานที่มุ่งเน้นการให้บริการแก่ประชาชนของหน่วยงานรัฐให้มีความสะดวก รวดเร็ว เข้าถึงง่าย เป็นไปตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี และมีมาตรฐานในการพัฒนาหรือยกระดับการให้บริการประชาชนตามมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวก

03

โล่รางวัล “ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ปี 2565”

รฟม. ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ปี 2565 จากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งได้รับรางวัลติดต่อกันเป็นปีที่ 4 ทั้งนี้ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ รฟม. จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ได้สะดวก รวดเร็ว อีกทั้งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ผลการปฏิบัติงานต่าง ๆ ของ รฟม. เพื่อให้สอดคล้องตามแนวคิด “เปิดเผยเป็นหลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

(หมายเหตุ: อยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ แจ้งกำหนดการจัดงานมอบรางวัล)

04

โล่รางวัล “EIA Monitoring Awards 2021”

รฟม. ได้รับมอบรางวัล “สถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2564 (EIA Monitoring Awards 2021)” จากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน ประจำปี 2564 ในงานประชุมวิชาการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2565 ทั้งนี้ รฟม. มีโครงการรถไฟฟ้ามหานครในความรับผิดชอบที่ได้รับคัดเลือกให้เข้ารับรางวัลประเภท “ดีเด่น” จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ 1) รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม 2) รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ 3) รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และ 4) รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

05

โล่รางวัล “การจัดการพื้นที่สีเขียว”

รฟม. ได้รับโล่รางวัล “การจัดการพื้นที่สีเขียว” จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยพิธีมอบรางวัลดังกล่าวได้จัดขึ้นเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ในการจัดการพื้นที่สีเขียว และยกย่องเชิดชูกลุ่มเป้าหมายที่ร่วมดำเนินการจัดการพื้นที่สีเขียว รวมถึงเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การจัดการพื้นที่สีเขียวสู่สาธารณะ เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงความสำคัญของพื้นที่สีเขียวในวงกว้าง พร้อมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับหน่วยงานอื่น ๆ ได้นำไปใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้ผ่านเกณฑ์การตรวจประเมินการจัดการพื้นที่สีเขียวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปีงบประมาณ 2564 อยู่ในระดับดี เนื่องจาก รฟม. มีการจัดการพื้นที่สีเขียว มีการปลูกพรรณไม้หลากหลายชนิดที่เหมาะสมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีการบำรุงรักษาพรรณไม้ในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ มีการสร้างการมีส่วนร่วมของสมาชิกองค์กรเพื่อการพัฒนาพื้นที่สีเขียวเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการกำหนดนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และมีสวนสุขภาพ รฟม. ที่มีความร่มรื่นไว้ให้บริการประชาชนได้ออกกำลังกาย ณ สำนักงานใหญ่ของ รฟม. ถนนพระราม 9 อีกด้วย

06

โล่รางวัล "ประกาศเกียรติคุณระดับแพลทินัม" ปีที่ 2

รฟม. ได้รับมอบ “โล่ประกาศเกียรติคุณระดับแพลทินัม” จากกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ ประจำปี 2565 (Zero Accident Campaign 2022) ทั้งนี้ รฟม. ได้มีการรณรงค์อย่างต่อเนื่องให้พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ทำงานโดยคำนึงถึงความปลอดภัย ทั้งต่อตนเองและคนรอบข้างเป็นสำคัญ จนสามารถลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ และได้รับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณระดับแพลทินัม จากสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) ซึ่งถือเป็นระดับขั้นสูงสุดของรางวัลดังกล่าว ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ได้เป็นผลสำเร็จ

07

ประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก “Green Office” ประจำปี 2564

รฟม. ได้รับประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: LESS) จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 จากการลดก๊าซเรือนกระจกได้จำนวน 1.378 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ผ่านการดำเนินโครงการ “Green Office” ประจำปี 2564 ระหว่างวันที่ 1 เมษายน - 30 กันยายน 2564 ทั้งนี้ รฟม. ได้ดำเนินโครงการ “Green Office” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความรู้ด้านการอนุรักษ์พลังงาน และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยจัดให้มีกิจกรรม MRTA 3R ได้แก่ Reuse การใช้ซ้ำ Reduce การลดการใช้ และ Recycle การนำกลับมาใช้ใหม่ โดยการรณรงค์ให้ผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. คัดแยกขวดน้ำพลาสติก เพื่อนำขวดพลาสติกดังกล่าวไปรีไซเคิล ทำเป็นเม็ดพลาสติกในการผลิตเส้นใยเพื่อทำเป็นผลิตภัณฑ์จากผ้า ซึ่งตลอดระยะการดำเนินโครงการฯ ประจำปี 2564 รฟม. มียอดการคัดแยกขวดน้ำพลาสติกสะสม จำนวน 106,997 ขวด หรือ 1,337.22 กิโลกรัม

(หมายเหตุ: ดำเนินการในปีงบประมาณ 2564 ได้รับประกาศเกียรติคุณ ในปีงบประมาณ 2565)

08

เกียรติบัตรการประเมินองค์กรคุณธรรม

รฟม. ได้รับมอบเกียรติบัตรยกย่องให้เป็น “องค์กรคุณธรรม” ประจำปีงบประมาณ 2564 จากกระทรวงคมนาคม โดยศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กระทรวงคมนาคม (ศปท.คค.) ตามโครงการส่งเสริมชุมชน องค์กร อำเภอ และจังหวัดคุณธรรม ภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559 - 2564) โดยความร่วมมือของกระทรวงคมนาคมและกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม ในการส่งเสริมคุณธรรมของหน่วยงาน ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าว พิจารณาจาก 3 ระดับ ได้แก่ การประเมินกระบวนการพัฒนาองค์กร การประเมินกระบวนการ และการดำเนินงานตามแผน และการประเมินกระบวนการดำเนินงานตามแผนและพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลง ซึ่ง รฟม. มีผลการประเมินในระดับ “องค์กรคุณธรรม” (หมายเหตุ: ดำเนินการในปีงบประมาณ 2564 ได้รับเกียรติบัตร ในปีงบประมาณ 2565)

09

โล่รางวัล “ผู้สนับสนุนมูลนิธิต่อต้านการทุจริต” ประจำปี 2565

รฟม. ได้รับโล่ผู้สนับสนุนอย่างดียิ่ง จากมูลนิธิต่อต้านการทุจริต ในพิธีมอบโล่รางวัลขององค์กรและบุคคลดีเด่น โดยผู้สนับสนุนอย่างดียิ่ง และมอบเกียรติบัตรหมู่บ้าน และตำบลสะอาด ประจำปี 2565 โดยการมอบรางวัลดังกล่าวเป็นไปเพื่อสร้างขวัญกำลังใจและยกย่อง เชิดชูเกียรติองค์กรและบุคคล หน่วยงานหรือสถาบัน ภาคเอกชน ภาคประชาชน ที่เป็นแบบอย่างที่ดี ตลอดจนเพื่อส่งเสริมให้สังคมยึดมั่นในค่านิยม การบริหารจัดการด้วยหลักธรรมาภิบาล

10

โล่รางวัล “Resiliency Award 2022”

รฟม. ได้รับมอบโล่รางวัล Resiliency Award 2022 จากบริษัท Veritas (Thailand) จำกัด ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีการนำเทคโนโลยีที่เหมาะสม และมีกระบวนการจัดการด้านสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สามารถกู้คืนข้อมูลและระบบงานได้อย่างรวดเร็วหากเกิดสภาวะวิกฤตใด ๆ รวมไปถึงการจัดเก็บข้อมูล การจัดการด้านข้อมูลตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และการจัดการทรัพยากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีส่วนช่วยในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม





สารประธานกรรมการ รฟม.

รฟม. ยังมี
เจตนาธรมณ์
ที่จะพัฒนา
องค์กร
ในทุกมิติ
อย่าง
รอบด้าน

วิฑูรย์ นฤนาท

(นายสุรวิทย์ ทรงศิริไค)

ประธานกรรมการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



ปี 2565 เป็นอีกหนึ่งปีที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. ยังคงอยู่เคียงข้างพนักงาน ผู้ใช้บริการ คู่ค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ด้วยการดำเนินงานตามแผนงานภายใต้นโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถส่งมอบการคมนาคมด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เป็นเลิศแก่ประชาชนผู้ให้บริการ และต่อยอดสู่การเจริญเติบโตในอีกหลากหลายมิติที่เกี่ยวข้อง

ด้วยตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ รฟม. จึงมุ่งมั่นดำเนินงานตามพันธกิจและภารกิจองค์กรเพื่อบรรลุซึ่งเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยในปี 2565 รฟม. สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เกิดผลสัมฤทธิ์เป็นรูปธรรมได้หลากหลายโครงการ อาทิ การนำระบบ EMV Contactless เข้ามาใช้ชำระค่าโดยสารในรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง การพัฒนาแอปพลิเคชัน MRTA Parking อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการอาคารจอดรถแล้วเสร็จเพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เร่งรัดการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ให้สามารถลงนามสัญญาและเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผนงาน รวมไปถึงโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ในความรับผิดชอบทั้งในเขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล และโครงการรถไฟฟ้าในภูมิภาค เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม เชื่อมโยงเป็นโครงข่าย ควบคู่ไปกับการให้ความสำคัญกับการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ไม่เพียงแต่มุ่งเน้นการขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รฟม. ยังมีเจตนารมณ์ที่จะพัฒนาองค์กรในทุกมิติอย่างรอบด้าน โดยมีการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่น่าเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน มุ่งสู่การเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลที่ดีร่วมด้วย โดย รฟม. ได้รับผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) จากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ อยู่ในระดับผลการประเมิน A เป็นปีที่ 5 ติดต่อกัน

บทพิสูจน์ความสำเร็จทั้งหมดของ รฟม. ในปีที่ผ่านมาเป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่น ทุ่มเทในการดำเนินงานของผู้บริหาร พนักงาน รฟม. ตลอดจนความร่วมมือร่วมใจกันจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนที่ได้ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของ รฟม. ด้วยดีเสมอมา ในฐานะประธานกรรมการ รฟม. ขอขอบคุณทุกท่านและขอให้เชื่อมั่นว่าจะกำกับ ดูแล และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดภายใต้หลักธรรมาภิบาล เพื่อให้มีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานสากล ยกระดับการเดินทาง ยกระดับคุณภาพชีวิต ยกระดับเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

ผมมีความตั้งใจ
เป็นอย่างยิ่งที่จะ
ผลักดันโครงการ
รถไฟฟ้ามหานคร
ให้สามารถ
เปิดให้บริการ
ได้ตาม
แผนงาน
ที่กำหนดไว้



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



นับตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง รฟม. เมื่อปี 2535 ถึงปัจจุบัน เป็นเวลากว่า 30 ปี ที่ รฟม. ได้ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง รวมถึงได้เริ่มขยายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าไปยังเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนและบรรเทาปัญหาการจราจรที่คับคั่งในเขตเมืองใหญ่และปัญหามลภาวะทางอากาศไปพร้อม ๆ กัน โดยในปี 2565 มีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา รวม 4 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีกำหนดเปิดให้บริการเดินรถในปี 2568 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ที่มีกำหนดเปิดให้บริการเดินรถทั้ง 2 โครงการ ภายในปี 2566 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ซึ่งเป็นโครงการล่าสุดที่ รฟม. ได้เริ่มงานก่อสร้างงานโยธา และมีกำหนดเปิดให้บริการเดินรถในปี 2570

ขณะเดียวกัน รฟม. ยังมีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างศึกษาออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จัดทำรายงาน EIA และรายงานศึกษาวิเคราะห์โครงการ ตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 รวม 4 โครงการ ได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครอง และพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) อยู่ระหว่างการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเริ่มงานก่อสร้างงานโยธาได้ภายในปี 2566 ส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก -

ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก ซึ่งอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการฯ นั้น เป็นอีกหนึ่งโครงการในอนาคตที่ รฟม. จะได้เร่งดำเนินงานเพื่อให้โครงการมีความก้าวหน้าตามแผนงานที่ได้วางไว้ต่อไป

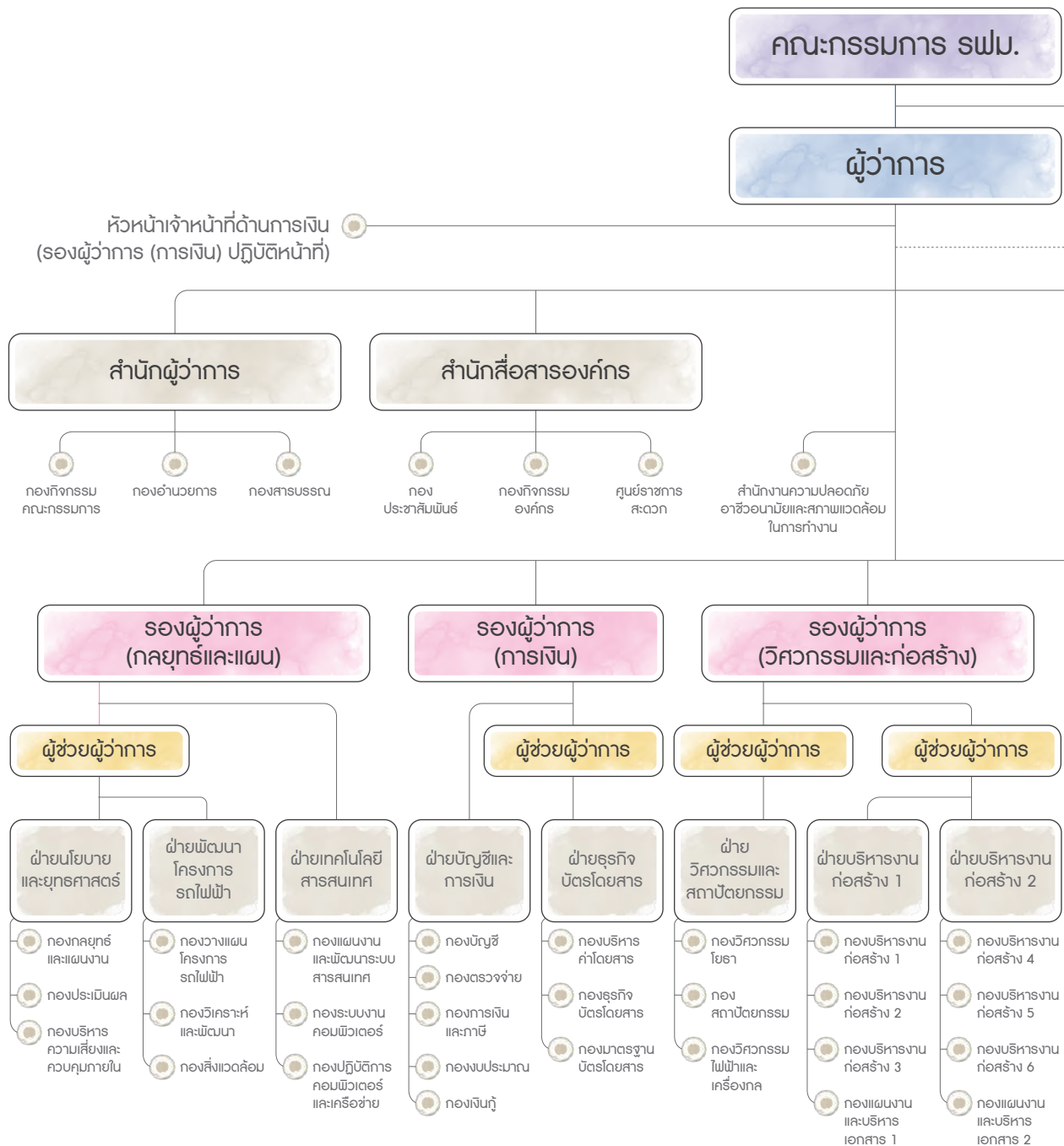
นอกจากงานโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นภารกิจหลักขององค์กรแล้ว รฟม. ยังให้ความสำคัญกับการให้บริการภาคประชาชนควบคู่กันไป โดยในปี 2565 รฟม. ได้เปิดให้บริการศูนย์ราชการสะดวก รฟม. (MRTA Convenience Contact Center: MCCC) ทำหน้าที่เป็นจุดให้บริการข้อมูลข่าวสารของ รฟม. แก่ประชาชน สอดคล้องตามแนวคิด “เปิดเผยเป็นหลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” โดยในปีเดียวกัน รฟม. ยังสามารถคว้ารางวัลโล่และตรารับรอง “มาตรฐานรางวัลศูนย์ราชการสะดวก ระดับพื้นฐาน (สัญลักษณ์สีฟ้า)” (Government Easy Contact Center: GECC) ประจำปี 2565 จากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี มอบให้แก่หน่วยงานที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการให้บริการของศูนย์ราชการสะดวกมาได้สำเร็จ รวมไปถึงรางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ซึ่ง รฟม. ได้รับรางวัลดังกล่าวเป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน ทั้งหมดนี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความมุ่งมั่นของ รฟม. ที่ให้ความสำคัญกับการยกระดับการให้บริการประชาชนได้เป็นอย่างดี

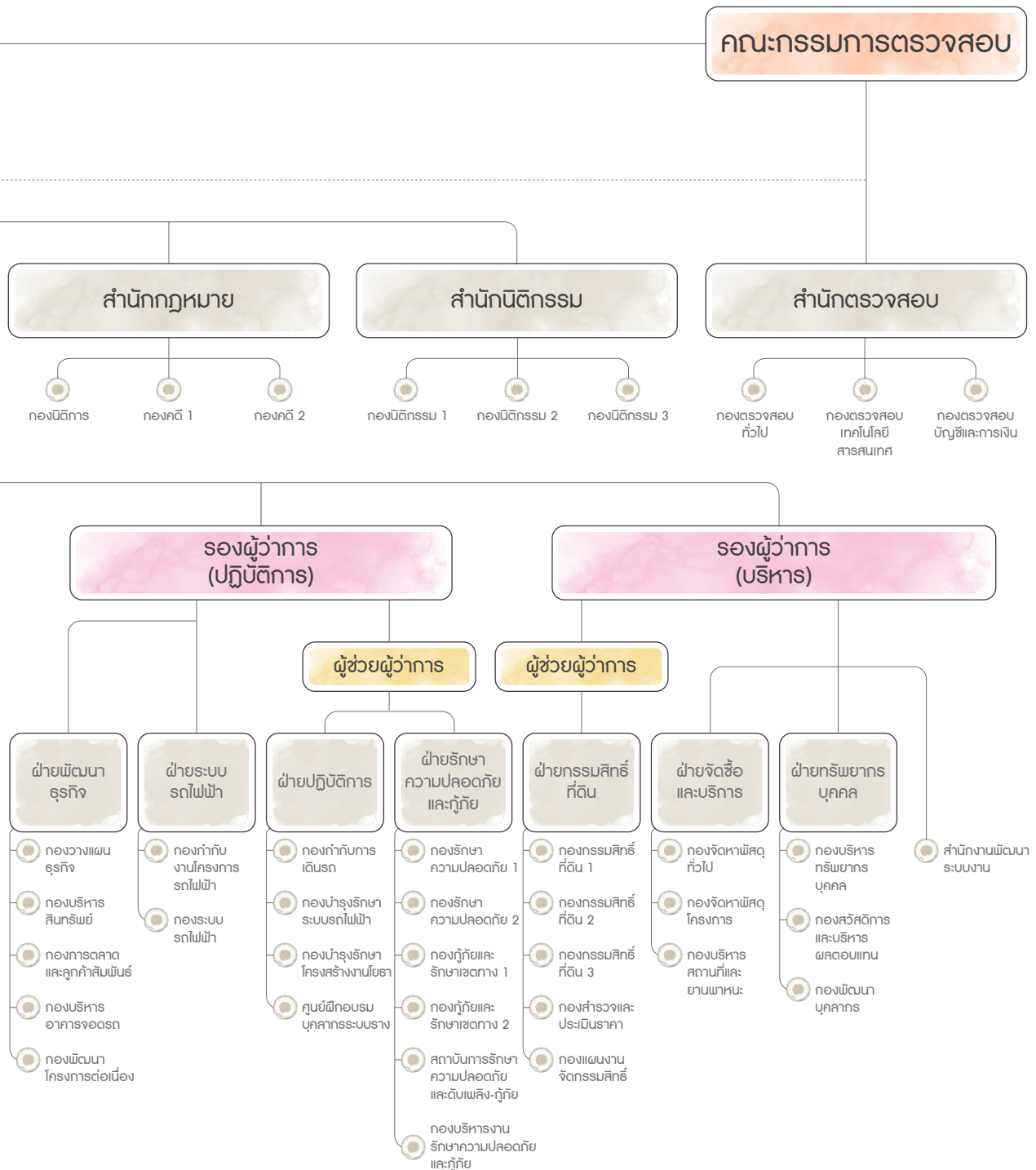
ความสำเร็จที่เกิดขึ้นตลอดปีงบประมาณ 2565 ที่ผมได้กล่าวมาข้างต้นนั้น จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม หากไม่ได้รับการสนับสนุนและแรงส่งเสริมจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกท่าน ซึ่งนับเป็นกำลังสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนการดำเนินงานของ รฟม. ผมจึงใคร่ขอขอบคุณทุกท่านมา ณ โอกาสนี้ และในนามของ รฟม. ผมมีความตั้งใจเป็นอย่างยิ่งที่จะผลักดันโครงการรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประชาชนได้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ช่วยให้การเดินทางสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

โครงสร้างองค์กรและสรุปอัตรากำลัง ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

โครงสร้างองค์กร





สรุปอัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

จำนวน : คน



จำนวนผู้บริหาร
ตามสัญญาจ้าง

1



จำนวน
พนักงาน 1,212



ชาย
608

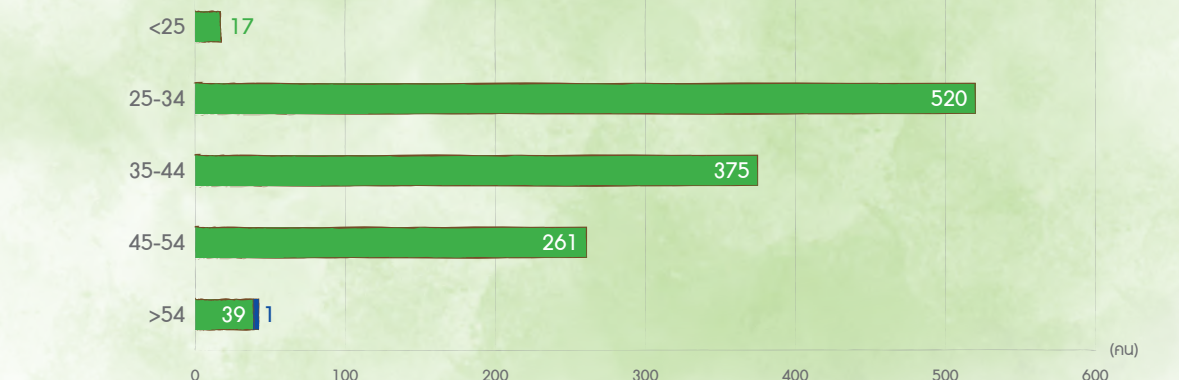


หญิง
604

อายุ

● ผู้บริหารตามสัญญาจ้าง

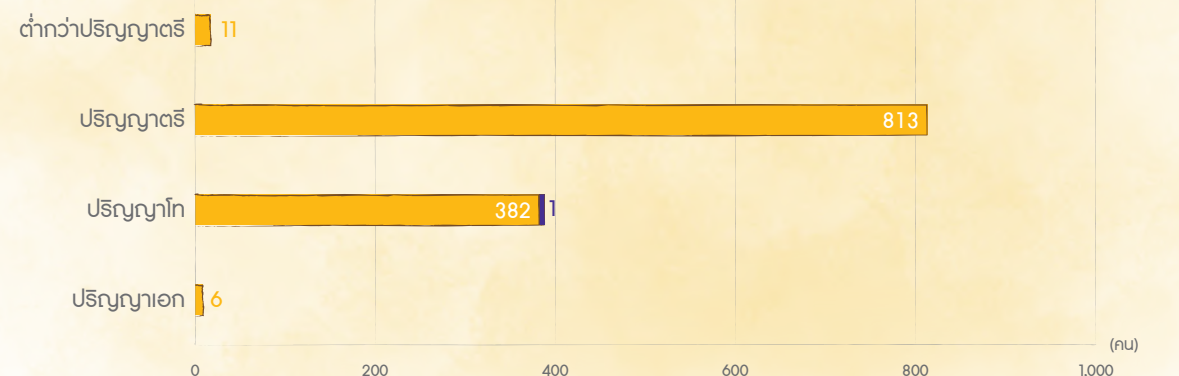
● พนักงาน



การศึกษา

● ผู้บริหารตามสัญญาจ้าง

● พนักงาน





ตำแหน่ง

(คน)

พนักงานระดับ
ปฏิบัติการ
(ต่ำกว่าปริญญาตรี)

11

พนักงานระดับ
ปฏิบัติการ
(ปริญญาตรีขึ้นไป)

860

หัวหน้าแผนก
หรือเทียบเท่า

240

ผู้อำนวยการกอง
หรือเทียบเท่า

71

ผู้อำนวยการฝ่าย
หรือเทียบเท่า

19

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

6

รองผู้ว่าการ

5

ผู้ว่าการ
(ผู้บริหารตามสัญญาจ้าง)

1

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้าง

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด เช่น เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าครองชีพสวัสดิการต่าง ๆ 3 ปี ย้อนหลัง มีค่าใช้จ่ายดังนี้

รอบปีงบประมาณ **2565**

862,826,021.90

บาท

รอบปีงบประมาณ **2564**

850,502,483.54

บาท

รอบปีงบประมาณ **2563**

726,067,499.69

บาท

โครงสร้างของผู้มีอำนาจ ในการดำเนินกิจการของ รฟม.



รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจที่สร้างขึ้นโดยพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2543 ซึ่งในมาตรา 25 และมาตรา 26 กำหนดให้ผู้ว่าการ รฟม. มีอำนาจในกิจการภายใน รวมถึงกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน หรือต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด นอกจากนี้ ตามมาตรา 18 ยังได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. ยกเว้นการดำเนินการ ตามมาตรา 75 ที่กำหนดให้ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

01

ดำเนินกิจการรถไฟฟ้ามหานคร
ในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด

02

ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใด ๆ
ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท

03

กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท

04

ออกพันธบัตรหรือตราสาร
อื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน

05

จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

06

ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ
ในอสังหาริมทรัพย์
ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท

07

ให้สัมปทาน ต่ออายุสัมปทาน
โอนสัมปทาน หรือเพิกถอน
สัมปทานกิจการรถไฟฟ้ามหานคร
ทั้งหมดหรือบางส่วน

08

จัดตั้งบริษัทจำกัด
หรือบริษัทมหาชนจำกัด

09

เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น
หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด
หรือบริษัทมหาชนจำกัด

10

พัฒนาอสังหาริมทรัพย์
ของ รฟม. ตามความจำเป็น
เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการ
กิจการรถไฟฟ้ามหานคร

11

การจ่ายเงินค่าทดแทน
และค่าเสียหายโอกาส
ตามมาตรา 53 วรรคสี่

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรี ในส่วนของการกำกับดูแล รฟม. มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อนึ่ง รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ มิใช่รัฐวิสาหกิจประเภทจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้สามารถจำหน่ายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ให้แก่ผู้ถือหุ้น รฟม. จึงไม่มีผู้ถือหุ้นซึ่งซื้อหุ้นผ่านทางตลาดหลักทรัพย์

รายนามและประวัติคณะกรรมการ รฟม.



นายสรายุทธ
ทรงศิริวิไล

ศ. ดร.อมร
พิมานมาศ

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 15 กันยายน 2507

คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- อธิบดีกรมทางหลวง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- ประธานกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบำรุงทาง)
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายวิชาการ)

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- 7 พฤศจิกายน 2560 ถึง 22 กุมภาพันธ์ 2562

- 21 พฤษภาคม 2562 ถึง 19 กรกฎาคม 2565

อายุ 49 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 18 กุมภาพันธ์ 2516

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Civil Engineering), University of Tokyo, Japan
- การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล
- Master of Engineering (Civil Engineering), University of Tokyo, Japan
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ศาสตราจารย์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- กรรมการสภาวิทยาลัยพิษณุพนธ์
- กรรมการสภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

ประวัติการทำงาน

- เลขานุการสภาวิศวกร สมัยที่ 6
- ศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- รองศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



นายวรรณชัย
บุญบำรุง

นายอภิรัฐ
ไชยวงศ์น้อย

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2562 ถึง 19 กรกฎาคม 2565

อายุ 63 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 21 มกราคม 2502

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctorate (Private Law), University of Strasbourg, France
- D.E.A (Private Law), University of Strasbourg, France
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประกาศนียบัตร/วุฒิปัต

- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- กรรมการในคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน)

ประวัติการทำงาน

- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 5 พฤศจิกายน 2507

คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประกาศนียบัตร/วุฒิปัต

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 60

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน
- รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 3 กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 3 กรมทางหลวง



นางพิมพิง
ลืออัสระบุญกุล

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 ถึง 19 กรกฎาคม 2565

อายุ 61 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 10 มิถุนายน 2504

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Business Administration, Drexel University, Philadelphia, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมอุตสาหกรรม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ประธานกรรมการบริหาร บริษัท อีโนเว รับเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- รองประธานและกรรมการสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการเครือข่ายผู้ประกอบการสตรีอาเซียน (AWEN)
- กรรมการสมาคมศิษย์เก่าวิทยาลัยตลาดทุนแห่งประเทศไทย (ACMA)
- กรรมการและประธานกรรมการบริหาร บริษัท อีโนเว รับเบอร์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการกิตติมศักดิ์ บริษัท อีโนแอก โตโก (ประเทศไทย) จำกัด
- กรรมการที่ปรึกษา Babson College, MA, USA
- กรรมการ บริษัท ไโดโต สิทธิผล จำกัด
- กรรมการ บริษัท คินโนะ โซชิ เอ็นจิเนียริง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ชันโกลด์ โฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ไออาร์ซี (เอเชีย) รีเสิร์ช จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ไทย อีโนแอก คอมโพเน้นท์ จำกัด

- กรรมการ บริษัท โซภา-กนก อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
- กรรมการ บริษัท ไทยสแตนเลย์การไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการอำนวยการศูนย์ระดับภูมิภาคทางวิศวกรรม ระบบการผลิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน

- ประธานสายงานมาตรฐานเพื่ออุตสาหกรรม (ISE) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ประธานสายงานศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อความเป็นเลิศ (IEC) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการจัดการรายได้ รุ่นนักศึกษา ปรอ.26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (วปอ.)
- ที่ปรึกษาสมาคมวิศวกรหญิงไทย วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย
- สมาชิกสมาคมนักธุรกิจไทยรุ่นใหม่ (YTEA)
- รองประธานสำนักงานรับรองมาตรฐานและส่งเสริมคุณภาพ (TFCC) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและรองเลขาธิการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการและรองเลขาธิการ สายงานประชาสัมพันธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการรุ่นนักศึกษา ปรอ.26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (วปอ.)
- กรรมการบริหารประเภทผู้ทรงคุณวุฒิ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ผศ. ดร.เพ่งศักดิ์
ศิริสุข

พลโท ดร.พิเชษฐ
กงศรี

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 50 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 24 มีนาคม 2515

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Electrical Engineering), Imperial College of Science Technology and Medicine, UK
- Master of Science (Communication and Signal Processing), Imperial College of Science Technology and Medicine, UK
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) (วิศวกรรมโทรคมนาคม) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- อาจารย์ประจำสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- บริษัท โคลเวอร์ เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ไอ-ทรี ครีเอชั่น จำกัด
- บริษัท คาซิสม่า จำกัด

ประวัติการทำงาน

- อนุกรรมการบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร (Executive Committee) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รักษาการแทนรองอธิการบดี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 26 เมษายน 2503

คุณวุฒิการศึกษา

- ปรัชญาดุสิตบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประกาศนียบัตร/วุฒิปัต

- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 37 สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ข้าราชการบำนาญ สังกัดกระทรวงกลาโหม

ประวัติการทำงาน

- ได้รับพระราชทานยศทหารเป็นกรณีพิเศษ เป็นพลโท สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
- ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน กลาโหม
- ผู้อำนวยการ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
- ผู้อำนวยการกองตรวจ สำนักงานจเรทหาร สำนักผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- นายทหารพระธรรมนูญ หน่วยบัญชาการป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบก
- นายทหารพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารบก กองทัพบก
- อัยการผู้ช่วยศาลทหารกรุงเทพ สำนักงานอัยการทหาร กรมพระธรรมนูญ กระทรวงกลาโหม



นายพิชญะ
จันทราอนุวัฒน์

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 62 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 1 เมษายน 2503

คุณวุฒิการศึกษา

- วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (วิศวกรรมไฟฟ้าประเภททั่วไป) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- Master of Science (Fire Protection Engineering), Worcester Polytechnic Institute (WPI), USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมไฟฟ้า) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- นายกสมาคมผู้ตรวจสอบอาคาร (BSA)
- ประธานคณะกรรมการผู้ตรวจสอบอาคาร ของสมาพันธ์วิศวกรรมอาเซียน (AFEO)
- กรรมการมูลนิธินายช่างไทยใจอาสา (TTVF)
- กรรมการสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาเครื่องกลและไฟฟ้าไทย (MECT)
- กรรมการเทคนิค ของ Building Construction Code: NFPA-5000
- กรรมการเทคนิค ของ Life Safety Code: NFPA-101 คณะสถานพยาบาล คณะทางหนีไฟ และคณะพื้นฐาน (Health Care Occupancies Mean of Egress, and Fundamental, National Fire Protection Association, USA)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- บริษัท พิวชั่น ไฟร์ เซฟตี้ จำกัด
- บริษัท พิวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

ประวัติการทำงาน

- วิศวกรไฟฟ้า โครงการออกแบบอาคารใหม่โรงพยาบาลกรุงเทพคริสเตียน
- วิศวกรความปลอดภัยสำหรับสถานีผู้โดยสาร โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ไทย-จีน กรุงเทพฯ-โคราช
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ Dusit Central Park
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการโรงพยาบาลซีพีเมดิคอลเซ็นเตอร์ (CP Medical Center)
- วิศวกรไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย โครงการศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ โซน C
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ Super Luxury Mandarin Oriental Residence (ICONSIAM)
- วิศวกรไฟฟ้า โครงการอาคารสำนักงานและพาณิชย์ รสา 2 เพชรบุรี
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการโรงพยาบาลนวมินทร์บพิตร 84 พรรษา
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ SEAGATE BUILDING 6-NIMBUS
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการออกแบบงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการอาคารรัฐสภาแห่งใหม่
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการปริมหาราชากรุณย์ (SiPH)
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการก่อสร้างสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ)
- วิศวกรไฟฟ้า โครงการอาคารที่ทำการสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ



นายธีรภัทร
ประยูรสิทธิ์

นายปิยกร
อภิบาลศรี

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 ถึง 30 กันยายน 2565

อายุ 60 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 29 กันยายน 2505

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Conservation Biology), University of Minnesota, USA
- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (วนศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (วนศาสตร์) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

ประวัติการทำงาน

- กรรมการบริหารกองทุนวิจัยและพัฒนา กิจกรรมกระจายเสียง กิจกรรมโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม เพื่อประโยชน์สาธารณะ
- รองประธานคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ประธานกรรมการองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร
- รองประธานกรรมการธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
- อธิบดีกรมป่าไม้

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 52 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 16 เมษายน 2513

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Business Administration, Drexel University, Philadelphia, USA
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการ บริษัท ปตท. โกลบอล แมนเนจเม้นท์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์ภาษีสรรพสามิต
- รองอธิบดีกรมสรรพสามิต
- ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบป้องกันและปราบปราม กรมสรรพสามิต
- ผู้อำนวยการสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 8
- สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3
- สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 5



นายปฐม
เลelayuwat



นางจันทิรา
บุรุษพัฒน์

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562 ถึง 14 ตุลาคม 2564

อายุ 60 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 27 มกราคม 2505

คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน (อำนวยการสูง)
- วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. (ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา) ด้านก่อสร้างสะพาน
- ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ด

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 14 ตุลาคม 2506

คุณวุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- ประธานกรรมการ สถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการ บริษัท วิสาหกิจบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติการทำงาน

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 5 กรมการขนส่งทางบก
- ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก



นายเฉลิมพล
เพ็ญสุตร

นายปัญญา
ชูพานิช

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 8 ตุลาคม 2506

คุณวุฒิการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การจัดการด้านการตลาด) มหาวิทยาลัย ศรีปทุม
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและ บริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงานงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ 2
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านสังคม 3
- ผู้อำนวยการสำนักจัดการงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณ เขตพื้นที่ และการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการ ในต่างประเทศ
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณ เขตพื้นที่ 2
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1 และ 4
- ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์การงบประมาณเพื่อการบริหารงาน จังหวัดแบบบูรณาการ กลุ่มการจัดการงบประมาณจังหวัดและ กลุ่มจังหวัด และการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการ ในต่างประเทศ

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 48 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 16 มกราคม 2517

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Transportation Engineering), University of Illinois at Urbana-Champaign, USA
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมโยธา (วิศวกรรมโครงสร้าง) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจและ บริษัทระหว่างปีบัญชี 2565

- กรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
- กรรมการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก
- กรรมการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ



นายพิรุณ
สียะสิทธิ์พานิช



นายพงษ์นรา
เย็นยิ่ง

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 46 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 3 มีนาคม 2519

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Environmental Engineering), The University of Cincinnati, Ohio, USA
- Master of Engineering (Environmental Engineering), The University of Cincinnati, Ohio, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประวัติการทำงาน

- รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ผู้อำนวยการกองประสานการจัดการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ผู้อำนวยการกลุ่มงานปิโตรเคมี สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 17 สิงหาคม 2509

คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง

ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง
- เลขานุการกรม
- ผู้อำนวยการกองบูรณะและบำรุงรักษา
- วิศวกรโยธาธิการโยธา (ระดับปฏิบัติการ -ชำนาญการพิเศษ)



นายวิชญายุทธ
บุญชิต

นายประพาส
เหลื่องศิริรักษา

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 5 มีนาคม 2509

คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Economics), Carleton University, Ottawa, Canada
- Master of Arts (Joint Japan World Bank Graduate Scholarship: JJWBGSP), (Development Economics), Williams College, Massachusetts, USA
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาการเศรษฐกิจ) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประวัติการทำงาน

- รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนทรงคุณวุฒิ)
- ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค (ผู้อำนวยการสูง)
- ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบบัญชีประชาชาติ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ)
- ผู้อำนวยการส่วนแบบจำลองและประมาณการเศรษฐกิจ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ)

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง 17 สิงหาคม 2565

อายุ 49 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 18 พฤษภาคม 2516

คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมขนส่ง) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร

ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร
- ผู้ตรวจราชการสูง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร



นายไทวุฒิ
ชินแก้ว



นายกนกพงศ์
ศิริกันทรมาศ

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 53 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 3 มิถุนายน 2512

คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้อำนวยการสำนัก สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนัก (ปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการ) สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองควบคุมอาคาร สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ด้านออกแบบและคำนวณ) กลุ่มงานวิศวกรรมทาง 1 สำนักงานออกแบบ สำนักงานโยธา กรุงเทพมหานคร

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2561 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 21 มีนาคม 2507

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Engineering, Lamar University, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (วิศวกรรมและก่อสร้าง)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รายนามและประวัติผู้บริหารระดับสูง รฟม.

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

รายนามผู้บริหาร รฟม.

01

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ
ผู้อำนวยการ

02

นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

03

นางณฐมน บุนนาค
รองผู้อำนวยการ (การเงิน)

04

นายวิทยา พันธุ์มงคล
รองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ)

05

นางสาวศิริธิดา ธรรมกุล
รองผู้อำนวยการ (บริหาร)

06

นายกิตติกร ตันเปาว์
รองผู้อำนวยการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง)



07

นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

08

นายพัฒน์พงษ์ พงศ์สุกสมิทธิ์
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

09

นายทนอม รัตนเศรษฐ์
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

10

นายกิตติ เอกวัลลภ
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

11

นางสาวจิรนนท์ วจจักร
ผู้ช่วยผู้ว่าการ



12

นายธันวา อาธารมาศ
ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการ
ผู้อำนวยการสำนักนิติกรรม

13

นางมลทิรา ลักษณะศิริศักดิ์
ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ

14

นางสาวจิรฐา วัฒนประดิษฐ์
ผู้อำนวยการสำนักสื่อสารองค์กร

15

นายณัฐพงศ์ สงฆ์ประชา
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
และรักษาการผู้อำนวยการกองคดี 2

16

นายสุรพงษ์ รัตนกุลลักษณ์
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ



17

นางสาวบุษกร อยู่สุข
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์

18

นายณัฐ นาคธรรณินทร์
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการ
รถไฟฟ้า

19

นายสมคิด สิริธรรม
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

20

นายสมประสงค์ สัตยบัลลีย์
ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจบัตรโดยสาร

21

นายศราวุฒิ เอกสุวรรณ
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
และสถาปัตยกรรม





22

นายบารมีนทร์ เจริญพานิช
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1

23

นายวัชรพล คงสวัสดิ์
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 2

24

นายธีระพล อติสร
ผู้อำนวยการฝ่ายระบบรถไฟฟ้า

25

นายณัฐภัทร์ อุณหงศา
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

26

ร.ต.อ.ศิริวัชร แก้วดุสิต
ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัย
และกู้ภัย



27

นายชัยยศ ณ นคร
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน

28

นายทวิช พึ่งตน
ผู้อำนวยการฝ่ายจัดซื้อและบริการ

29

นายสุทัศน์ สีขเรศ
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

30

นางสาวชัชศดา อนนต์พันธ์
ผู้อำนวยการกองตรวจจ่าย
และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี
และการเงิน

31

นายยุทธศักดิ์ ชื่นใจ
วิศวกรอาวุโส และรักษาการ
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

27

28

29

30

31



ประวัติผู้บริหารระดับสูง

01

นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Engineering Science (Development Technologies), The University of Melbourne, Australia
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- รักษาการ ผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวางแผน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวิชาการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

02

นางณัฐมณ บุนนาค

คุณวุฒิการศึกษา

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตรหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 61 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- Certificate of Attendance, Director Accreditation Program (DAP) Class 152/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร นักบริหารการงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 4 สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง
- วุฒิบัตรหลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองผู้จัดการ (การเงิน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- รักษาการ รองผู้จัดการ (การเงิน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

03

นายวิทยา พันธุ์มงคล

คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Science (Civil Engineering) New Jersey Institute of Technology, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเสริมสร้างสังคมสันติสุข สถาบันพระปกเกล้า

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองผู้จัดการ (ปฏิบัติการ) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง 2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

04

นางสาวศิริธิดา ธรรมกุล

คุณวุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสาร) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ศิลปศาสตรบัณฑิต (ภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประกาศนียบัตร/วุฒิปัตร

- หลักสูตรนักบริหารระดับสูง กระทรวงคมนาคม รุ่นที่ 1
- Advance Oral Communication Course, Victoria, University of Wellington
- Advance Oral Communication Course, AUT, University and Devawongse Varopakarn
- Management and Organization Change Course, The Australian National University

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองผู้ว่าการ (บริหาร) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองพัฒนาศักยภาพและระบบงาน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองอำนวยการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

05

นายกิตติกร ตันเปาว์

คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโครงสร้าง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565)

- รองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

- รักษาการ รองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมโยธา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน และรายงานวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	2565 (สดง. รับรอง)	2564 (สดง. รับรอง)	2563 (สดง. รับรอง)
ผลการดำเนินงาน			
รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	15,501.76	15,936.68	14,593.58
กำไรก่อนค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย			
รวมทั้งต้นทุนทางการเงิน (ดอกเบี้ยจ่าย) (EBITDA)	11,718.11	12,629.66	11,119.58
ต้นทุนทางการเงิน	2,573.08	3,004.72	3,078.69
ค่าเสื่อมราคาและสิทธิตัดจำหน่าย	7,221.49	7,190.83	6,614.74
กำไรสุทธิ	1,317.63	1,840.94	1,426.15
ฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	472,726.55	460,909.12	460,524.89
หนี้สินรวม	447,719.11	436,907.78	437,990.38
ส่วนของผู้ถือหุ้น	25,007.44	24,001.34	22,534.51
อัตราส่วนทางการเงิน			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.10	1.10	0.99
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ROA (EBIT) (ร้อยละ)	0.95	1.18	0.98
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	17.90	18.20	19.44
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.95	0.95	0.95

ฐานะการเงิน

ณ สิ้นปีงบประมาณ 2565 รพม. มีสินทรัพย์รวม 472,726.55 ล้านบาท รายการส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์งานโครงการรถไฟฟ้าและรายการเงินอุดหนุนรอรับที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐเป็นผู้รับภาระโดยจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปีจนจบโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรี

หนี้สินรวม จำนวน 447,719.11 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการรายได้รอการรับรู้จากเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและหนี้สินเงินกู้สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 25,007.44 ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน ในปี 2565 รพม. มีกำไรสุทธิ 1,317.63 ล้านบาท แบ่งเป็นรายได้ จำนวน 15,501.76 ล้านบาท ซึ่งมีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลและรายได้จากการให้สัญญาสัมปทานเป็นรายได้หลัก สำหรับค่าใช้จ่าย จำนวน 14,184.13 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการค่าเสื่อมราคาโครงการรถไฟฟ้า ต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายในการบริการรถไฟฟ้า สอดคล้องกับปริมาณโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการและหนี้สินเงินกู้ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Ratio Analysis)

อัตราส่วนทางการเงิน	สูตร	ณ 30 กย. 65	ณ 30 กย. 64	ณ 30 กย. 63	หน่วย
1. สภาพคล่อง					
1.1 เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)	สินทรัพย์หมุนเวียน - หนี้สินหมุนเวียน	4,725.39	274.24	(363.98)	ล้านบาท
1.2 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$	1.10	1.01	0.99	เท่า
1.3 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) *	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน-หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี}}$	1.21	1.20	1.17	เท่า
2. สภาพหนี้					
2.1 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ สินทรัพย์รวม (Debt Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	0.95	0.95	0.95	เท่า
2.2 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt Equity Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	17.90	18.20	19.44	เท่า
3. ความสามารถในการทำกำไร					
3.1 อัตราผลตอบแทนต่อ สินทรัพย์ (ROA)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักต้นทุนทางการเงิน (EBIT) * 100}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	0.95	1.18	0.98	%
3.2 อัตราผลตอบแทนต่อ ส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ * 100}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	5.27	7.67	6.33	%

หมายเหตุ* ไม่รวมเงินกู้ยืมระยะสั้น เนื่องจากรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนเพื่อชำระคืนหนี้



จากตารางข้างต้น สามารถสรุปผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของ รฟม. ดังนี้

1. สภาพคล่อง

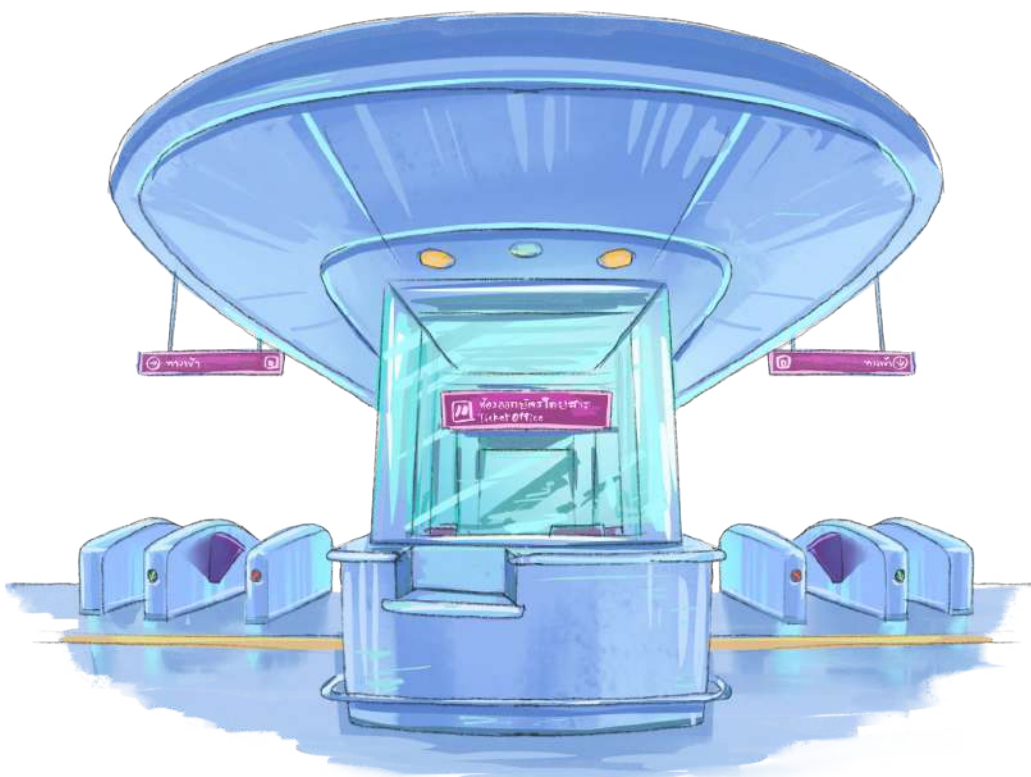
วิเคราะห์ : เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 และปี 2564 รฟม. มีสภาพคล่องเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งปีที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีจำนวนลดลง ทั้งนี้ภาระหนี้เงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ รัฐบาลรับภาระในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด ในด้านการดำเนินงาน รฟม. มีสภาพคล่องและรายได้ที่ได้รับจากสัญญาสัมปทานเพียงพอต่อการดำเนินงาน

2. สภาพหนี้

วิเคราะห์ : เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 และปี 2564 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับค่อนข้างคงที่ หนี้สินส่วนใหญ่ของ รฟม. เป็นหนี้เงินกู้ในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลรับภาระในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด ด้านความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กระทรวงการคลัง ได้ดำเนินการชำระเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) และใช้เงินกู้ภายในประเทศทดแทนและจัดทำสัญญา Cross Currency SWAP (CCS) ให้กับหนี้เงินกู้ JICA จำนวนทั้งสิ้น 6 สัญญา สำหรับเงินกู้ ซึ่งครอบคลุมเงินกู้สกุลต่างประเทศทั้งหมดที่ รฟม. มีอยู่

3. ความสามารถในการทำกำไร

วิเคราะห์ : เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2565 และปี 2564 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์และอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น มีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ลดลง รฟม. มีอัตราการเติบโตของรายได้จากการดำเนินงานที่ค่อนข้างคงที่ สำหรับรายการค่าใช้จ่ายมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาและค่าภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น



รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ รฟม. ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการ รฟม. ได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน ซึ่งได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปโดยได้มีการพิจารณานโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผลและความรอบคอบในการจัดทำงบการเงิน รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงินในรายงานประจำปี 2565 โดยผู้สอบบัญชี (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน) ได้ตรวจสอบและแสดงความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว

คณะกรรมการ รฟม. ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอที่จะดูแลรักษาทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการ รฟม. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่กำกับดูแล สอบทานความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในให้มีประสิทธิภาพ โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการ รฟม. มีความเห็นว่า งบการเงินของ รฟม. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส เพียงพอ และปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายสรวิศ ทรงศิริไค)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ

ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ ประจำปีงบประมาณ 2565 นั้น รฟม. ได้วิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่สำคัญ โดยมุ่งเน้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ทั้งในมิติของการลดระดับความรุนแรงของปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในช่วงปีงบประมาณ 2565 และการปรับตัวเพื่ออยู่รอดได้อย่างเหมาะสมขององค์กร โดยส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของ รฟม. มากที่สุด 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่

1. มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ
2. มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้น
3. เพิ่มช่องทางการสร้างรายได้

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยเสี่ยงหลักขององค์กร จำนวน 8 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่

01

การไม่สามารถเสนอขออนุมัติโครงการได้ตามแผน

02

การไม่สามารถดำเนินการคัดเลือกผู้รับจ้าง/ผู้รับสัมปทาน/ที่ปรึกษาได้ตามแผน

03

การไม่สามารถก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าได้ตามแผน

04

มีค่าใช้จ่ายเพิ่มจากการ Claim ของผู้รับจ้างที่ไม่สามารถดำเนินงานก่อสร้างได้

05

การพัฒนาระบบการให้บริการไม่ตอบสนองต่อวิถีการใช้ชีวิต New Normal

06

ผู้ใช้บริการขาดความมั่นใจในมาตรฐานบริการภายใต้วิถีการใช้ชีวิต New Normal

07

มีค่าใช้จ่ายเพิ่มจากการ claim ของผู้รับสัมปทานที่ไม่สามารถดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าได้

08

การไม่สามารถออกแบบรูปแบบธุรกิจที่ตอบสนองกับวิถีการใช้ชีวิต New Normal

ซึ่ง รฟม. ได้นำปัจจัยเสี่ยงที่กล่าวถึงข้างต้น ไปจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงเพื่อลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงเพิ่มโอกาสในการดำเนินงานให้สำเร็จและบรรลุภารกิจของ รฟม. ต่อไป

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ ในคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

คู่มือคณะกรรมการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ส่วนที่ 5 สิทธิประโยชน์ของกรรมการ รฟม. กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. ไว้ดังนี้

การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการ รฟม. ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้ระบุสาระสำคัญในการจ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ สรุปได้ดังนี้

**อัตราการจ่าย
ค่าตอบแทนรายเดือน
และเบี้ยประชุม**



ค่าตอบแทนรายเดือน
ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน



เบี้ยประชุมกรรมการ
ไม่เกิน 20,000 บาท/ครั้ง

01

หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือน

- 1) ประธานกรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน ในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 20,000 บาท)
- 2) กรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 10,000 บาท

ทั้งนี้ ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง

02

หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม

- 1) การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการ เดือนละ 1 ครั้ง (ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี) โดยกรรมการจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราไม่เกิน 20,000 บาท และประธานในที่ประชุมจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการ*
- 2) กรณีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเฉพาะเบี้ยประชุมให้กับกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากัน ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 10,000 บาท) รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน เว้นแต่กฎหมาย ระเบียบหรือมติคณะรัฐมนตรี ได้กำหนดอัตราหรือหลักเกณฑ์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนเป็นอย่างอื่น

* ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 25,000 บาท

ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 12,500 บาท

อ้างอิง

1. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0803.2/ว46 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 แจ้งเวียนอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562
2. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0803.2/ว90 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	เบี้ยประชุมจากการเป็นกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ (หักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 10)						เบี้ยประชุม จากการเป็น กรรมการและ อนุกรรมการ ทุกคณะ (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่าย ร้อยละ 10)	ค่าตอบแทน รายเดือน (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่าย ร้อยละ 10)
		คณะ กรรมการ รฟม.	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ กิจการ สัมพันธ์	คณะ อนุกรรมการ กฎหมายและ ระเบียบ ข้อบังคับ	คณะ อนุกรรมการ บริหาร	คณะ อนุกรรมการ พิจารณา ผลตอบแทน		
1	นายสรารุท ทรงศิริไธ	292,500.00						292,500.00	200,322.58
2	ศ. ดร.อมร พิมานมาศ	180,000.00				90,000.00	18,000.00	288,000.00	86,516.13
3	นายวรรณชัย บุญบำรุง	198,000.00			78,750.00		18,000.00	294,750.00	86,516.13
4	นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล	198,000.00				112,500.00	22,500.00	333,000.00	86,516.13
5	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	216,000.00				11,250.00		227,250.00	100,161.29
6	พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี	36,000.00			11,250.00	9,000.00		56,250.00	13,645.16
7	ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์ ศิริสุข	36,000.00				9,000.00		45,000.00	13,645.16
8	นายพิษณุ จันทรานุกุล	36,000.00						36,000.00	13,645.16
9	นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	198,000.00	270,000.00					468,000.00	108,000.00
10	นายปิยกร อภิบาลศรี	234,000.00	216,000.00					450,000.00	108,000.00
11	นายปฐม เฉลยวาเรศ	0.00						0.00	4,064.52
12	นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	198,000.00		56,250.00				254,250.00	89,709.68
13	นายเฉลิมพล เท่งสุตร	198,000.00						198,000.00	108,000.00
14	นายปัญญา ชูพานิช	234,000.00				63,000.00		297,000.00	108,000.00
15	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	234,000.00	216,000.00					450,000.00	108,000.00
16	นายพงษ์นรา เียนยิ่ง	162,000.00						162,000.00	108,000.00
17	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	234,000.00	216,000.00					450,000.00	108,000.00
18	นายประพาส เหลืองศิรินภา	108,000.00				36,000.00		144,000.00	94,935.48
19	นายไพบูลย์ ชันแก้ว	18,000.00						18,000.00	13,064.52
20	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	234,000.00				99,000.00		333,000.00	108,000.00

หมายเหตุ: นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. โดยใช้อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนฯ ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0803.2/ว06 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางการปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม กรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 และหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค 0803.2/ว90 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางการปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์ การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน ของผู้บริหารระดับสูง

การจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ)

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. (สัญญาจ้างตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2565 ถึง วันที่ 20 มีนาคม 2567) มีอัตราค่าตอบแทนคงที่และสิทธิประโยชน์อื่นเป็นไปตามที่ตกลงกันในสัญญาจ้าง โดยในระหว่างอายุสัญญา ผู้ว่าจ้าง (รฟม.) จะปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ในวันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี ในอัตราไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของค่าตอบแทนคงที่ที่ผู้รับจ้าง (ผู้ว่าการ รฟม.) ได้รับ ทั้งนี้ ให้ขึ้นกับผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินของคณะกรรมการของผู้ว่าจ้าง โดยการปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ตลอดอายุสัญญาจ้างจะต้องไม่มีผลให้อัตราค่าตอบแทนคงที่ที่ได้รับเกินกว่าอัตราสูงสุด ตามกรอบอัตราค่าตอบแทนคงที่ที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบไว้

ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ)

การจ่ายค่าจ้างของรองผู้ว่าการ รฟม. เป็นไปตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าด้วยบัญชีตำแหน่งและเงินเดือนของพนักงาน พ.ศ. 2557 โดยค่าตอบแทนขั้นต่ำ - ขั้นสูงของผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ ระดับ 14) ตามข้อบังคับฯ 124,650 - 249,300 บาท

การขึ้นค่าจ้างประจำปีของรองผู้ว่าการ รฟม. เป็นไปตามระเบียบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการขึ้นค่าจ้างพนักงานประจำปี และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานผู้ได้รับค่าจ้างถึงขั้นสูงหรือใกล้ถึงขั้นสูงของระดับ พ.ศ. 2563 โดยวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 กรณีที่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 7.5 กรณีที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนหรือไม่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 6.5 ทั้งนี้ หลักเกณฑ์การพิจารณาขึ้นค่าจ้างประจำปีมีการเชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปี โดยแบ่งปัจจัยการประเมินเป็น 2 ส่วน คือ การประเมินการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัด น้ำหนักร้อยละ 90 และการประเมินพฤติกรรม น้ำหนักร้อยละ 10

นอกจากนี้ ยังมีค่าตอบแทนอื่นทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน ได้แก่ โบนัส (ตามผลการประเมินการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจประจำปี ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556) รถยนต์ประจำตำแหน่ง เครื่องมือสื่อสาร รวมทั้งสวัสดิการอื่นตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

(ผู้บริหารสูงสุดและรองลงมา 1 ลำดับ)

ปีงบประมาณ

2565*

14,837,440
บาท

ปีงบประมาณ

2564

14,445,956
บาท

ปีงบประมาณ

2563

13,442,828
บาท

ผลต่างปี 2564 - 2565

391,484
บาท

เพิ่มขึ้น
ร้อยละ

2.71

* ข้อมูลค่าตอบแทน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ของผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ) และผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ) รวมจำนวนทั้งสิ้น 6 ราย

จำนวนครั้งของการประชุมของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

จำนวนครั้งของการประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	คณะกรรมการ รฟม. (ประชุม 13 ครั้ง)	คณะกรรมการ ตรวจสอบ (ประชุม 9 ครั้ง)	คณะกรรมการ กิจการสัมปันธ์ (ประชุม 5 ครั้ง)	คณะ อนุกรรมการ กฎหมายและ ระเบียบข้อบังคับ (ประชุม 10 ครั้ง)	คณะ อนุกรรมการ บริหาร (ประชุม 11 ครั้ง)	คณะ อนุกรรมการ พิจารณา ผลตอบแทน (ประชุม 2 ครั้ง)
1	นายสรารัฐ ทรงศิริไธ	(ประธาน) 13/13					
2	ศ. ดร.อมร พิมานมาศ	10/11				10/10	2/2
3	นายวรรณชัย บุญบำรุง	11/11			(ประธาน) 8/8		2/2
4	นางพิมพ์ใจ ลี้อิสสระนุกูล	11/11				(ประธาน) 10/10	(ประธาน) 2/2
5	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	12/13				(ประธาน) 1/1	
6	พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี	2/2			(ประธาน) 2/2	1/1	
7	ผศ. ดร.เผ่าถัก ศิริสุข	2/2				1/1	
8	นายพิชญะ จันทรานันต์	2/2					
9	นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	11/13	(ประธาน) 9/9				
10	นายปิยกร อภิบาลศรี	13/13	9/9				
11	นายปฐม เฉลยวาเรศ	0/13					
12	นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	11/11		(ประธาน) 5/5			
13	นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร	11/13					
14	นายปัญญา ชูพานิช	13/13				7/11	
15	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	13/13	8/9				
16	นายพงษ์นรา เียนอิง	9/13					
17	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	13/13	9/9				
18	นายประพาส เหลืองศิรินภา	6/10				4/10	
19	นายไพบูลย์ ชันแก้ว	1/2					
20	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	13/13				11/11	

องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

คณะกรรมการตรวจสอบ

องค์ประกอบ

1. นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ ประธานกรรมการ
2. นายปิยกร อภิบาลศรี กรรมการ
3. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช กรรมการ
4. นายวิษณุยุทธ บุญชิต กรรมการ
5. ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ รฟม. เลขาธิการ

อำนาจหน้าที่

1. จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในของ คณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ ในการดำเนินงานของ รฟม. โดยต้องได้รับความเห็นชอบจาก คณะกรรมการ รฟม. และมีการสอบทานความเหมาะสมของ กฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของ กระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการกำกับดูแลที่ดี และ กระบวนการบริหารความเสี่ยง
3. สอบทานให้ รฟม. มีการรายงานทางการเงินอย่าง ถูกต้องและน่าเชื่อถือ
4. สอบทานการดำเนินงานของ รฟม. ให้ถูกต้องตาม กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม.
5. สอบทานให้ รฟม. มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี และพิจารณาความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบ
6. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือมีโอกาสเกิดการทุจริตที่อาจมี ผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของ รฟม.
7. เสนอข้อแนะนำต่อคณะกรรมการ รฟม. ในการ พิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมิน ผลงานของผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
8. ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวจสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่า จำเป็น รวมถึงเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีต่อคณะกรรมการ รฟม.
9. รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบ ภายในของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ต่อคณะกรรมการ รฟม. อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้งภายใน 60 วันนับแต่วันสิ้นสุด ไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 4 ให้จัดทำ

เป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าว ให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง เพื่อทราบภายใน 90 วันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีของ รฟม.

10. ประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบ ภายในของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง รวมทั้งรายงานผลการประเมิน ปัญหา และอุปสรรค ตลอดจน แผนการปรับปรุงการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รฟม. ทราบ

11. เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของ คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี ในรายงานประจำปีของ รฟม.

12. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดหรือ คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ

องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกิจการ สัมพันธ ตามคำสั่ง รฟม. ที่ 355/2563 ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2563 มีดังนี้

องค์ประกอบ

ผู้แทนกระทรวงคมนาคมในคณะกรรมการ รฟม. (นางจันทิรา บุรุษพัฒน์) ประธานกรรมการ

อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนด ไว้ในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุง ประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนส่งเสริม และพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์
2. หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจนั้น
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้างและรัฐวิสาหกิจนั้น
4. ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงาน รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษ ทางวินัย
5. ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง

คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

องค์ประกอบ

1. นายวรรณชัย บุญบำรุง ประธานอนุกรรมการ
2. พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี ประธานอนุกรรมการ
3. ศ. ดร.นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์ อนุกรรมการ
4. นายธนภุต วรธนชากุล อนุกรรมการ
5. นายปิยะนันท์ พันธุ์ชนะวณิช อนุกรรมการ
6. นายกิตติศักดิ์ จุลสำรวล อนุกรรมการ
7. นางสาวสุปราณี จงธรรมวัฒน์ อนุกรรมการ
8. นายสถาพร รักดีวงศ์ อนุกรรมการ
9. นายชาติพงษ์ จีระพันธุ์ อนุกรรมการ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2562 - ปัจจุบัน)
10. นายมงคล แสงหิรัญ อนุกรรมการ
11. พลตำรวจโทวิศักดิ์ ตูจันดา อนุกรรมการ
12. นางสาวศศิพร สิงโตมาศ อนุกรรมการ
13. นายธันวา อาธารมาศ เลขานุการ
ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม.
14. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย รฟม. ผู้ช่วยเลขานุการ

หมายเหตุ:

1. ลำดับที่ 1 และลำดับที่ 3 - 8 ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2562 - 17 สิงหาคม 2565
2. ลำดับที่ 2 และลำดับที่ 10 - 12 ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2565 - ปัจจุบัน
3. ลำดับที่ 13 - 14 ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 11 มิถุนายน 2563 - ปัจจุบัน

อำนาจหน้าที่

1. ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และพิจารณากลับกรอกร่างกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาและวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายและข้อสัญญาแก่คณะกรรมการ รฟม.
2. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย หรือที่ผู้ว่าการ รฟม. ร้องขอ
3. เชิญหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง หรือให้ข้อมูล หรือส่งเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร

คณะกรรมการบริหาร

องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร ตามคำสั่ง รฟม. ที่ 354/2563 ลงวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และคำสั่ง รฟม. ที่ 507/2562 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 มีดังนี้

องค์ประกอบ

1. นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล ประธานอนุกรรมการ
2. ศ. ดร.อมร พิมานมาศ อนุกรรมการ
3. นายปัญญา ชูพานิช อนุกรรมการ
4. นายประพาส เหลืองศิริินภา อนุกรรมการ
5. ผู้ว่าการ รฟม. อนุกรรมการและเลขานุการ

อำนาจหน้าที่

1. กำกับนโยบาย ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผลการวางแผนนโยบายและกำหนดแผนพัฒนาองค์กรของ รฟม. ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แผนงบประมาณ และแผนการสร้างความรู้และนวัตกรรมให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
2. พิจารณากลับกรอกรองและให้ความเห็น การจัดซื้อพัสดุ และการจ้าง การร่วมงานกับเอกชน การจ้างที่ปรึกษา การจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง ที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม.
3. ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผลในงานบริหารทรัพยากรบุคคล (HRM) และพัฒนาทรัพยากรบุคคล (HRD) ตามหลักประสิทธิภาพและความเป็นธรรมที่ยั่งยืน ให้สอดคล้องกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งการร่วมสร้างสรรค์องค์กรและเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ และพิจารณากลับกรอกรองในกรณีที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม.
4. พิจารณา เสนอแนะ และติดตามผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ชี้วัดของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ การเบิกจ่ายงบประมาณ และรายงานด้านการเงิน ให้ได้ผลเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
5. งานอื่นตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย

องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร ตามคำสั่ง รพม. ที่ 255/2565 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2565 มีดังนี้

องค์ประกอบ

- | | |
|------------------------------|------------------------|
| 1. นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย | ประธานอนุกรรมการ |
| 2. พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี | อนุกรรมการ |
| 3. นายปัญญา ชูพานิช | อนุกรรมการ |
| 4. ผศ. ดร.เผ่าภักดิ์ ศิริสุข | อนุกรรมการ |
| 5. ผู้ว่าการ รพม. | อนุกรรมการและเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่

1. กำกับนโยบาย ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผลการวางแผนนโยบายและกำหนดแผนพัฒนาองค์กรของ รพม. ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แผนงบประมาณ และแผนการสร้างคลังความรู้และนวัตกรรม ให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รพม.

2. พิจารณากลับกรองและให้ความเห็น การจัดซื้อพัสดุ และการจ้าง การร่วมงานกับเอกชน การจ้างที่ปรึกษา การจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง ที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รพม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รพม.

3. พิจารณากลับกรองและกำกับดูแลการดำเนินงาน รวมทั้งให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และติดตามผลการดำเนินงาน เรื่องตามกฎหมายคณะกรรมการบริหารด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน

3.2 ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารทุนมนุษย์ และการจัดการความรู้และนวัตกรรม

3.3 ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า

3.4 การประเมินผู้บริหารสูงสุด

4. พิจารณา เสนอแนะ และติดตามผลการปฏิบัติงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รพม. การเบิกจ่ายงบลงทุน และรายงานทางด้านการเงิน ให้ได้ผลเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รพม.

5. งานอื่นตามที่คณะกรรมการ รพม. มอบหมาย

6. รายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รพม. ได้ทราบเป็นระยะ ๆ ตามความเหมาะสม

คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทน

องค์ประกอบ

- | | |
|--|------------------|
| 1. นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล | ประธานอนุกรรมการ |
| 2. ศ. ดร.อมร พิมานมาศ | อนุกรรมการ |
| 3. นายวรรณชัย บุญบำรุง | อนุกรรมการ |
| 4. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ | อนุกรรมการ |
| 5. ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล รพม. เลขานุการ | |

อำนาจหน้าที่

ดำเนินการพิจารณากำหนดผลตอบแทนและเจรจาต่อรองผลตอบแทนกับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นผู้ว่าการ รพม. ตามหลักเกณฑ์และแนวทางการจ่ายผลตอบแทนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2543 และเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2547 และเสนอผลการพิจารณาพร้อมร่างสัญญาจ้างต่อคณะกรรมการ รพม. เพื่อพิจารณา ตามนัยหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค 0803.2/ว90 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2551



นโยบายและโครงสร้าง การกำกับดูแลกิจการขององค์กร

ประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายการบูรณาการ Corporate Governance, Risk Management และ Compliance (GRC) เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563 สำหรับใช้เป็นแนวทางในการบริหารองค์กร สนับสนุนการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการองค์กรแบบองค์รวม เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลและเป้าหมายขององค์กร และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยบูรณาการระหว่างการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) และการควบคุมภายใน การกำกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ (Compliance) (GRC) ซึ่งการออกนโยบาย GRC ดังกล่าว สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการของรัฐวิสาหกิจ (Core Business Enablers: CBEs) ด้านที่ 3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประเด็นบทบาทคณะกรรมการในการกำกับติดตามการบริหารความเสี่ยงและการพัฒนาระบบการควบคุมภายใน สำหรับปีงบประมาณ 2565 รฟม. ได้มีการทบทวนนโยบายฯ ดังกล่าวแล้ว เห็นควรคงนโยบายฯ ไว้เช่นเดิม เนื่องจากยังคงมีความเหมาะสม สอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และ รฟม. สามารถนำนโยบายฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้การดำเนินการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) มีทิศทางการทำงานที่ชัดเจน รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้ว่า “เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำของประเทศในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2564 โดยมีเนื้อหา ดังนี้

รฟม. มีเจตนารมณ์ที่จะพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่น่าเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยการกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกที่สำคัญที่สนับสนุนการบรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว ดังนั้นจึงได้กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้คณะกรรมการ รฟม. ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ดังนี้

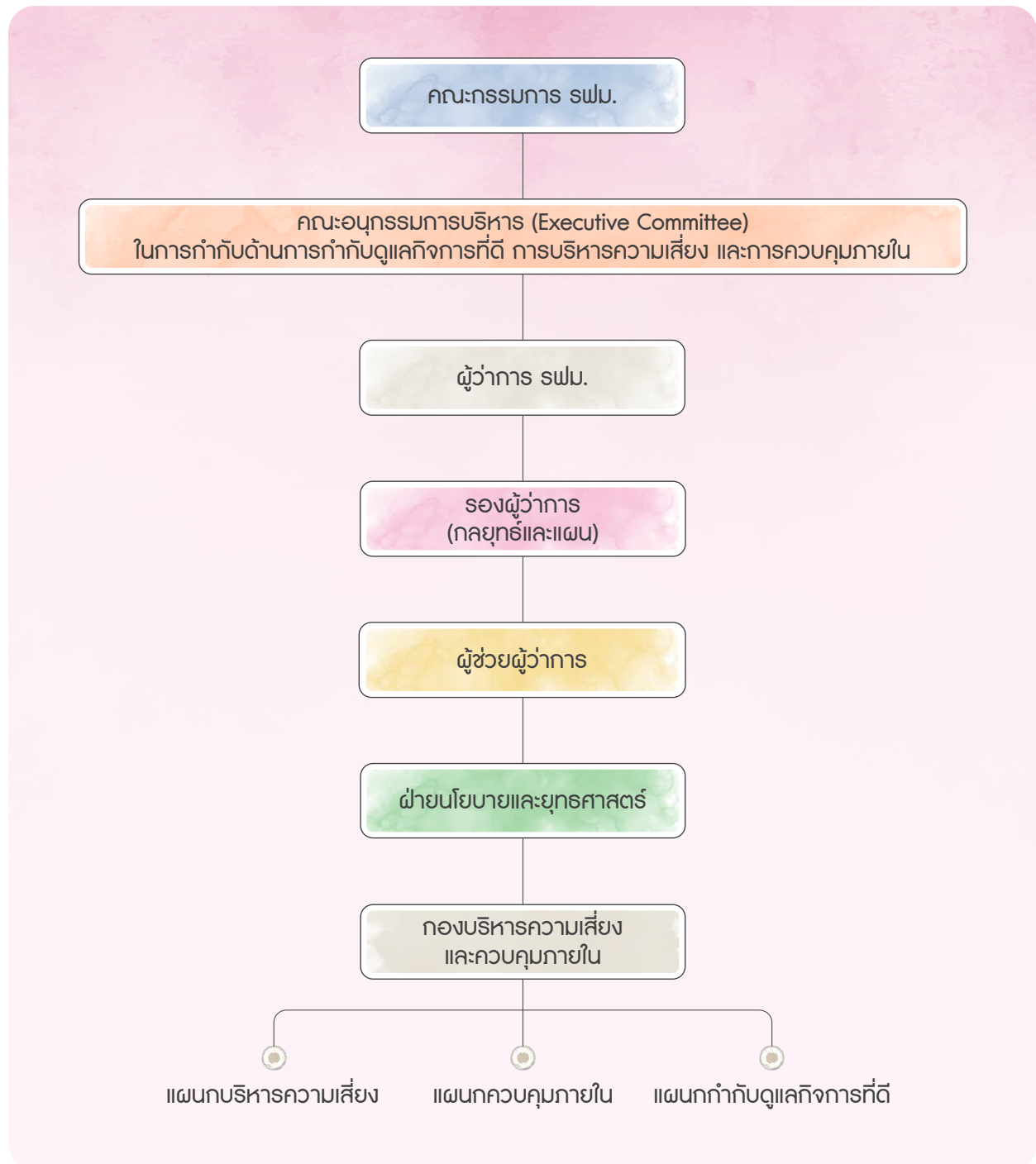
01 ยึดมั่นในหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี อันได้แก่ การมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability) ความมีสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสุจริตและเท่าเทียมกัน (Equitable Treatment) การดำเนินงานที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ (Transparency) การสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งในระยะสั้นและระยะยาว (Value Creation) การมีจริยธรรมและจรรยาบรรณ (Ethics) และการมีส่วนร่วม (Participation)

02 ปฏิบัติตามหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

03 สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

04 ให้มีการติดตามประเมินผล พัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รฟม. ได้กำหนดโครงสร้างของการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการ รฟม. คณะอนุกรรมการที่ทำหน้าที่ในการกำกับด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผู้บริหาร ไปจนถึงส่วนงานระดับแผนกที่รับผิดชอบงานดังกล่าวโดยตรง รายละเอียดแสดงตามแผนภาพโครงสร้างการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ดังนี้



รฟม. ได้มีการจัดทำ “โครงการพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาลองค์กร” เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีการนำไปปฏิบัติที่ชัดเจนและมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง เสริมสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร และเสริมสร้างบรรยากาศและพฤติกรรมจริยธรรมที่ดี ทั้งในระดับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. อย่างสม่ำเสมอตลอดปี โดยในปีงบประมาณ 2565 รฟม. ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างผู้นำเพื่อเป็นต้นแบบด้านจริยธรรมและคุณธรรม รวมทั้งสร้างบรรยากาศภายในองค์กรและส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ประกาศ “นโยบายและแนวปฏิบัติภายใต้ นโยบายการให้และรับของขวัญ (No Gift Policy)” ครอบคลุมทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่และตลอดทั้งปี และได้จัดให้ผู้บริหารระดับสูง นำโดยผู้ว่าการ รฟม. ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำรับของขวัญและประโยชน์อื่นใด ตามนโยบาย No Gift Policy ของ รฟม. เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) และกระตุ้นให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรปฏิบัติตาม ซึ่งจากผลการดำเนินงานตามนโยบายการให้และรับของขวัญ พบว่า ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ และผู้อำนวยการฝ่าย/สำนักต่าง ๆ ของ รฟม. ได้ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำรับของขวัญและประโยชน์อื่นใดตามนโยบาย No Gift Policy ครบทุกท่าน และผู้บริหารกลุ่มดังกล่าวข้างต้นทุกท่าน รวมถึงกลุ่มผู้อำนวยการกอง/สำนักงานทุกท่าน ได้รายงานแบบแสดงรายการการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด ตามจรรยาบรรณที่กำหนดครบทุกงวด

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำ “แนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรมของผู้นำระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2565” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 เพื่อช่วยส่งเสริมให้องค์กรมีธรรมาภิบาลอย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานตามแนวปฏิบัติใน 5 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่

01

การสร้างให้เกิด
ธรรมาภิบาล
ในองค์กร

02

การเป็นต้นแบบที่ดี
ในเรื่องความซื่อสัตย์
สุจริต

03

การเป็นต้นแบบที่ดี
ในเรื่อง
ความรับผิดชอบ
ต่อการปฏิบัติหน้าที่

04

การกำกับดูแล
ให้บุคลากรปฏิบัติ
ตามกฎหมาย

05

การสร้าง
ความตระหนักถึง
บทบาทหน้าที่ในการ
ป้องกันการทุจริต
คอร์รัปชัน

ทั้งนี้ จากการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งผลให้ รฟม. มีคะแนนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ที่ประเมินโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ในปีงบประมาณ 2565 เท่ากับ 93.32 คะแนน ซึ่งอยู่ในระดับผลการประเมิน A เป็นปีที่ 5 ติดต่อกัน



นโยบายและกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นโยบายด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

เป็นเวลา 3 ทศวรรษที่ รฟม. มุ่งมั่นดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และกำกับดูแลการก่อสร้าง รวมถึงกำกับดูแลการเดินรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม และพัฒนาการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้าให้เกิดความสะดวกและเท่าเทียมตามหลักการออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) อีกทั้ง รฟม. ยังให้ความสำคัญในทุกกระบวนการการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมถึงสิ่งแวดล้อม (CSR In Process) ในขณะดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าไปจนภายหลังการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ และ รฟม. ยังให้ความสำคัญต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รวมถึงสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ด้วยการดำเนินโครงการและกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ (CSR After Process) ที่มีกรอบการดำเนินโครงการและกิจกรรมจากนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2564 - 2565 และแผนปฏิบัติการประจำปี 2565 เป็นไปตามหลักมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน และด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม อาทิ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals) และ ISO 26000

นอกจากการดำเนินโครงการและกิจกรรมตามนโยบายและแผนแม่บทดังกล่าวแล้ว ในปีงบประมาณ 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ยังคงระบอบอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเกิดสถานการณ์อุทกภัยในบางพื้นที่ รฟม. จึงได้จัดกิจกรรมช่วยเหลือเยียวยาชุมชนที่ได้รับผลกระทบตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าจากสถานการณ์ดังกล่าว เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนซึ่งก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า และนำไปสู่การอยู่ร่วมกันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างยั่งยืน โดย รฟม. มีนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 7 ข้อ ดังนี้





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อขับเคลื่อนไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ตามแนวทางการปฏิบัติดำเนินงานที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจ โดยได้กำหนดเป็นนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. ไว้ดังนี้

1. ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้
2. มุ่งมั่นพัฒนาออกแบบการก่อสร้างและบริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก และใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. มุ่งพัฒนาทักษะและความเชี่ยวชาญให้แก่บุคลากร ส่งเสริมปัจจัยแวดล้อมที่ก่อให้เกิดการจัดการองค์ความรู้ เพื่อนำไปสู่การสร้างสรรคนวัตกรรมขององค์กร
4. ตระหนักและใส่ใจต่อการบริหารจัดการเพื่อดูแลด้านสุขภาพ อาชีวอนามัย และความปลอดภัยของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
5. เคารพต่อสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเท่าเทียมและเป็นธรรม
6. บริหารจัดการผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงาน การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการจัดการของเสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน
7. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยใช้สมรรถนะหลัก เทคโนโลยี และนวัตกรรมที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนาภาคีเครือข่ายความร่วมมือที่นำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนและสังคมอย่างยั่งยืน

ประกาศ ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2563

(นายสรารัฐ ทรงศิริไธ)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (การดำเนินงานกิจกรรมเพื่อสังคม)

01 กิจกรรม วันเด็กแห่งชาติ

รฟม. จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ตอน “เด็กไทยสนุกคิดแบบ New Normal” ในรูปแบบออนไลน์ผ่านทางเฟซบุ๊กแฟนเพจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2565 โดยให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมถ่ายคลิปวิดีโอของตนเองเพื่อนำเสนอในหัวข้อ “ใช้ชีวิตอย่างไรให้มีความสุขในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 พร้อมยกตัวอย่างวิธีการโดยสารรถไฟฟ้า MRT ให้ปลอดภัยจาก COVID-19” โพสต์ลง Social Media ของตนเองหรือผู้ปกครอง พร้อมติดแฮชแท็ก #วันเด็กรฟม65 โดยผู้ที่ทำตามกติกาได้ครบถ้วนและผ่านเกณฑ์การตัดสินจะได้รับรางวัลนาฬิกา Smart Watch Kids และผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมทุกคนจะได้รับของที่ระลึกจาก รฟม.



02 กิจกรรม “MRT MARKET ตลาดนัดผลิตภัณฑ์ชุมชน”



รฟม. จัดกิจกรรม “MRT MARKET ตลาดนัดผลิตภัณฑ์ชุมชน ประจำปี 2565” ณ บริเวณลานหน้าอาคารจอดแล้วจร สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ผังประตูทางออกที่ 2 เมื่อวันที่ 4 - 8 เมษายน 2565 โดย รฟม. ได้นำผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ชุมชนที่อยู่ในแนวสายทางรถไฟฟ้า สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และโครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม นำอาหาร สินค้า รวมทั้งสิ้น 20 ร้านค้า มาจัดจำหน่ายภายในงาน อาทิ เจ๊มนต์ลูกชิ้นปลา เยวราชา ร้านไก่ย่างแม่สุวรรณ โชกุนสวนเบตง คุณชน ขนมหินปูเป้ Sante น้ำผักผลไม้สด 100% ร้านหมูปิ้งรถไฟ งานฝีมือ และผลิตภัณฑ์คุณภาพอีกมากมาย ซึ่งกิจกรรมนี้จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการสร้างโอกาสและรายได้ให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่าง รฟม. กับชุมชนและผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร

3 กิจกรรมอบรมให้ความรู้ เกี่ยวกับความปลอดภัยชุมชน

รฟม. จัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยชุมชน โดยได้จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (Cardiopulmonary Resuscitation: CPR) และการดับเพลิงเบื้องต้น เพื่อให้นักเรียนสามารถนำความรู้ไปใช้ในการช่วยฟื้นคืนชีพในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง และสามารถนำความรู้ไปใช้ในการระงับอัคคีภัยในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง โดยได้จัดกิจกรรมให้แก่โรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ระหว่างเดือนเมษายน - กันยายน 2565 โดยจัดกิจกรรมทั้งหมด 4 ครั้ง จำนวน 4 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ เตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า โรงเรียนทิวศรพิทยานุสรณ์ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้า และโรงเรียนดลวิทยานอกจากนี้ รฟม. ได้มอบถังดับเพลิงให้แก่ทุกโรงเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวนทั้งสิ้น 40 ถัง ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตั้งแต่ พ.ศ. 2557 จนถึงปัจจุบัน

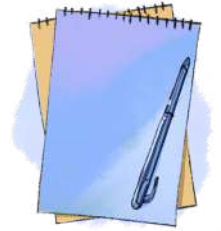


4 โครงการ “บ้านฉันบ้านเธอ”

รฟม. จัดโครงการ “บ้านฉันบ้านเธอ” ประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2565 โดยได้จัดกิจกรรมประกวดส่งผลงานภาพวาด “ไอเดียสิ่งประดิษฐ์อนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจากวัสดุเหลือใช้” ให้แก่โรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร เพื่อเป็นการส่งเสริมการเรียนรู้ในด้านสิ่งแวดล้อม และปลูกฝังให้นักเรียนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ นักเรียนที่ได้รับการคัดเลือกจากทั้ง 2 โรงเรียน จะได้เข้าร่วมกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ และเยี่ยมชมศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าคลองบางไผ่ โดยโครงการครั้งนี้จัดขึ้นให้แก่โรงเรียนวัดบางโพธิ์มาวาส ซึ่งเป็นโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโรงเรียนวัดทองสุทธาราม ซึ่งเป็นโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ได้ทำกิจกรรมร่วมกัน เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างนักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างโรงเรียนและ รฟม. ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดโครงการดังกล่าวต่อเนื่องเป็นปีที่ 6



05 รฟม. มอบทุนการศึกษา “รฟม. เพื่อเยาวชน”



รฟม. ได้จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษา “รฟม. เพื่อเยาวชน” ประจำปี 2565 เพื่อเป็นการสนับสนุนทุนการศึกษาให้นักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าที่มีผลการเรียนดี มีความประพฤติเรียบร้อย และขาดแคลนทุนทรัพย์ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 30 ปี ในวันที่ 21 สิงหาคม 2565 ซึ่ง รฟม. ได้มอบทุนการศึกษาให้นักเรียนจากโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดตีสานุกราม โรงเรียนวัดคณิกาผล และโรงเรียนวัดประดู่ฉิมพลี และโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน 3 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดทองสุทธาราม โรงเรียนชุมชนวัดไทรมา และโรงเรียนวัดโมลี (นันทวิมล) และโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดแสนสุข และโรงเรียนวัดพิชัย ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี



06 รฟม. สนับสนุนอาหารให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ

รฟม. มอบอาหารและเครื่องดื่มให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โดยอาหารกล่องดังกล่าวมาจากร้านอาหารบริเวณแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า รฟม. ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 เมื่อวันที่ 22 - 24 ตุลาคม 2564 วันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน 2564 และวันที่ 29 - 30 พฤศจิกายน 2564



๐๗ กิจกรรมจิตอาสาบำเพ็ญประโยชน์ เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง

รฟม. มอบถุง “รฟม.ห่วงใย ใส่ใจประชาชน” จำนวน 1,800 ชุด ให้แก่ประชาชนที่เข้ารับบริการฉีดวัคซีน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2565 โดยสนับสนุนอุปกรณ์ป้องกันตนเองจากโรคติดเชื้อ COVID-19 เช่น หน้ากากอนามัย ชุดตรวจหาแอนติเจนเชื้อไวรัสก่อโรค COVID-19 ด้วยตนเอง สเปรย์แอลกอฮอล์ เจลแอลกอฮอล์ ยาสามัญประจำบ้าน เป็นต้น ให้แก่ประชาชน ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมจิตอาสาบำเพ็ญประโยชน์เฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 90 พรรษา 12 สิงหาคม 2565



๐๘ กิจกรรมเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา



รฟม. ร่วมสนับสนุนอาหารให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมอบอาหารจำนวน 500 ชุด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานและเป็นกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2565 ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 3 มิถุนายน 2565

๐๙ รฟม. ร่วมเป็นจิตอาสาบริการประชาชน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ

รฟม. นำคณะผู้บริหารและพนักงาน จำนวน 110 คน ร่วมเป็นเจ้าหน้าที่จิตอาสาบริการประชาชน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ ระหว่างวันที่ 21 กุมภาพันธ์ - 3 มีนาคม 2565 โดยได้ร่วมปฏิบัติหน้าที่บริเวณจุดสังเกตอาการสำหรับประชาชนทั่วไป และสำหรับเด็กและเยาวชน พร้อมกันนี้ รฟม. ยังได้มอบอาหารกล่องจำนวน 10,800 กล่อง อาหารว่าง จำนวน 3,500 ชุด และน้ำดื่มจำนวน 19,100 ขวด เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานและส่งมอบกำลังใจให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทั้งนี้ รฟม. มีนโยบายในการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคม เพื่อสนับสนุนช่วยเหลือสังคม ชุมชน และประชาชนอย่างต่อเนื่อง



10 โครงการ MRTA Volunteer



รฟม. ได้จัดกิจกรรมภายใต้โครงการ MRTA Volunteer จำนวน 3 ครั้ง เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีจิตสำนึกด้านจิตอาสา และเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน ดังนี้ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2565 รฟม. ได้มอบถุง “รฟม. ห่วงใย ใส่ใจประชาชน” ซึ่งประกอบด้วยอุปกรณ์ป้องกันการติดเชื้อ COVID-19 เช่น หน้ากากอนามัย ชุดตรวจหาแอนติเจนเชื้อไวรัสด้วยตนเอง สเปรย์แอลกอฮอล์ จำนวน 1,800 ชุด เป็นต้น ให้แก่ประชาชนที่เข้ารับบริการฉีดยาวัคซีน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 90 พรรษา 12 สิงหาคม 2565 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2565 รฟม. ได้ปรับปรุงอาคารเรียนอนุบาลประสมศก สร้างหลังคาเชื่อมอาคาร และสนับสนุนอุปกรณ์ทางการศึกษา เช่น ชุดเครื่องขยายเสียงพร้อมไมโครโฟน เครื่องดนตรีวงโยธวาทิต เครื่องดนตรีไทย ให้แก่ โรงเรียนวัดศรีราษฎร์ (อนนทนครราษฎร์บำรุง) พร้อมนำจิตอาสาช่วยปรับปรุงตกแต่งอาคารและบริเวณสวนด้านข้างอาคารเรียน และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2565 รฟม. ได้ร่วมกับการไฟฟ้านครหลวงปรับปรุงสนามกีฬา สนับสนุนอุปกรณ์กีฬา และติดตั้งไฟส่องสว่าง (Solar LED) ให้แก่ชุมชนเคหะธานี 4 ซึ่งเป็นชุมชนในแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

11 โครงการ MRTA Sharing



รฟม. ได้จัดโครงการ MRTA Sharing เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงาน รฟม. ได้ทำบุญทำทาน ส่งเสริมด้านความเสียสละและการแบ่งปันให้แก่ผู้อื่น ผ่านกิจกรรมทำบุญตักบาตรภายในอาคารสำนักงาน รฟม. และกิจกรรมปันน้ำใจสู่สังคม ซึ่งจัดขึ้นทั้งหมด 4 ครั้ง ตลอดปี 2565 รณรงคให้ผู้บริหาร พนักงานและผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. ร่วมกันบริจาคสิ่งของให้แก่มูลนิธิหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ขาดแคลน ได้แก่ สมาคมคนตาบอดแห่งประเทศไทย มูลนิธิสายธารสุขใจ มูลนิธิบ้านสงเคราะห์สัตว์พิการ และมูลนิธิบ้านนกขมิ้น

กิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (การดำเนินงานกิจกรรมภายในองค์กร)



1 พิธีถวายผ้าพระกฐิน พระราชทาน ประจำปี 2564

รฟม. ได้จัดพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2564 ณ วัดชัยชนะสงคราม กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2564 โดยมี นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. นำคณะผู้บริหาร รฟม. เข้าร่วมพิธี ซึ่ง รฟม. หน่วยงานพันธมิตร และประชาชนผู้มีจิตศรัทธาได้ร่วมปวารณาถวายปัจจัยเป็นเงิน จำนวนทั้งสิ้น 1,941,669.40 บาท

2 พิธีถวายสัตย์ปฏิญาณ เพื่อเป็นข้าราชการที่ดี และพลังของแผ่นดิน ประจำปี 2565

รฟม. ได้จัดพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน ประจำปี 2565 และลงนามถวายพระพร เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 28 กรกฎาคม 2565 เมื่อวันพุธที่ 27 กรกฎาคม 2565 ณ บริเวณโถงกลาง ชั้น 1 อาคาร 1 รฟม. โดยมี นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. นำคณะผู้บริหารเข้าร่วมพิธี



03 กิจกรรมวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 30 ปี

รฟม. ได้จัดงานวันคล้ายวันก่อตั้งหน่วยงาน ครบรอบ 30 ปี เมื่อวันศุกร์ที่ 19 สิงหาคม 2565 ณ อาคารสำนักงานใหญ่ รฟม. ภายใต้แนวคิด Completing Connection, Mission for All เพื่อสะท้อนถึงภารกิจหลักของหน่วยงานในการพัฒนาและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ โดยมี นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. ให้การต้อนรับผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และแขกผู้มีเกียรติที่ร่วมแสดงความยินดีผ่านการบริจาคเงินให้แก่ สภากาชาดไทย ภายใต้โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์บูรณาการบริการด้านการแพทย์และสาธารณสุข (Extended OPD) เพื่อขยายการให้บริการผู้ป่วยนอก โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ แทนการมอกระเช้าของขวัญและดอกไม้ เป็นเงินจำนวน 1,186,991.25 บาท



04 กิจกรรม 3 แสนซีซี 30 ปี รฟม. เนื่องในวันคล้ายวันก่อตั้งครบรอบ 30 ปี



รฟม. ได้จัดกิจกรรม 3 แสนซีซี 30 ปี รฟม. ร่วมรณรงค์การบริจาคโลหิตให้แก่ สภากาชาดไทย เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 30 ปี เป็นจำนวน 300,000 ซีซี โดยมีประชาชนร่วมบริจาคโลหิต ณ ศูนย์บริการของสภากาชาดไทยที่สะดวกและส่งผลในรูปแบบออนไลน์ ตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม - 21 สิงหาคม 2565 และพนักงาน ผู้ปฏิบัติงานให้ รฟม. และผู้รับจ้างโครงการรถไฟฟ้า ร่วมบริจาคโลหิตผ่านรถบริการเคลื่อนที่ ณ อาคารสำนักงาน รฟม. เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2565 รวมทั้งผู้ที่ร่วมบริจาค ณ ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย ในวันที่ 21 สิงหาคม 2565 ซึ่งผลการจัดกิจกรรม มีผู้บริจาคโลหิตเกินกว่าเป้าหมายเป็นจำนวนมาก รวมทั้งสิ้น 1,050 ยูนิต (ประมาณ 420,000 ซีซี)

05 กิจกรรมสงกรานต์ ประจำปี 2565

รฟม. ได้จัดกิจกรรมเนื่องในวันสงกรานต์ รฟม. ประจำปี 2565 เมื่อวันศุกร์ที่ 8 เมษายน 2565 โดยมีนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. นำคณะผู้บริหาร ร่วมสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในหน่วยงาน และสรงน้ำพระพุทธรูป นอกจากนี้ยังมีการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กิจกรรมประกวดชุดบุตรผ้าไทย ประกวดการแต่งกายและการรณรงค์สวมชุดผ้าไทยและผ้าพื้นเมือง และกิจกรรมสืบสานสงกรานต์เบิกบานผ้าไทย เชิญชวนให้ผู้บริหารและพนักงาน รฟม. ร่วมแต่งกายด้วยชุดผ้าไทยและผ้าพื้นเมืองในกิจกรรมวันสงกรานต์ รฟม.



06 การจัดการแข่งขันกีฬา E-Sport และเข้าร่วมการแข่งขันภายนอก

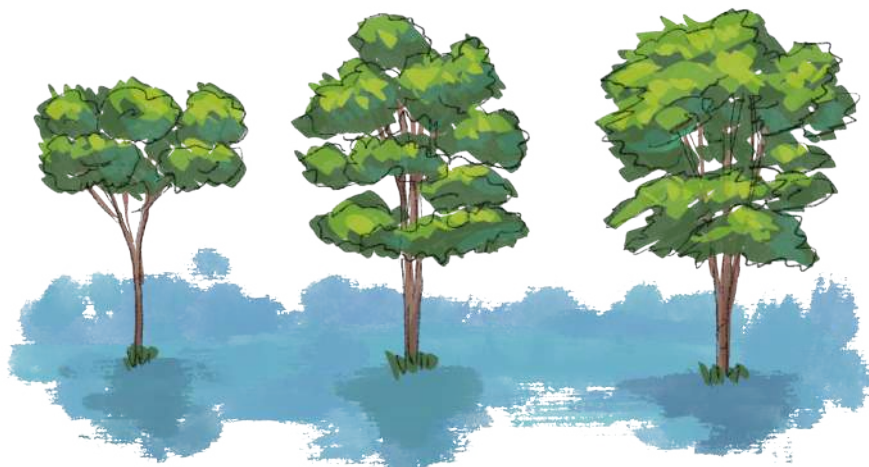
รฟม. ได้จัดการแข่งขันกีฬา E-Sport เพื่อส่งเสริมทักษะด้านการวางแผน ความสามัคคีระหว่างพนักงาน และคัดเลือกตัวแทนเพื่อเป็นทีมนักกีฬา รฟม. ในการแข่งขันกับหน่วยงานภายนอก โดยได้จัดการแข่งขัน MRTA E-Sport ประจำปี 2564 ประกอบด้วย การแข่งขัน RoV (Arena of Valor) และเกม PES 2021 (Pro Evolution Soccer 2021) ระหว่างวันที่ 20 - 24 ธันวาคม 2564 โดยมีผู้เข้าร่วมการแข่งขัน จำนวน 40 ทีม และจัดการแข่งขัน MRTA RoV League ระหว่างเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2565 โดยมีผู้เข้าร่วมแข่งขัน จำนวน 18 ทีม ซึ่ง รฟม. ได้ส่งตัวแทนผู้ชนะจากการแข่งขันภายใน รฟม. เข้าร่วมการแข่งขัน “RoV-Chula Alumni Charity Tournament 2022” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 31 มีนาคม 2565 และได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 1



07 โครงการ Green Office ประจำปี 2565



รฟม. ได้จัดโครงการ Green Office ประจำปี 2565 เพื่อส่งเสริมให้พนักงานเกิดจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงาน การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การลดขยะ และการใช้ทรัพยากรภายในองค์กรอย่างคุ้มค่า จัดให้มีกิจกรรม จำนวน 5 กิจกรรม ภายใต้แนวคิด G-R-E-E-N ได้แก่ 1) กิจกรรม Green Office Hero จัดอบรมตัวแทนพนักงานเป็น Green Office Hero จำนวน 19 คน เมื่อวันที่ 10 - 11 สิงหาคม 2565 ในด้านการจัดการขยะในหน่วยงาน การอนุรักษ์พลังงาน และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อเป็นตัวแทนเผยแพร่ความรู้ให้พนักงาน รฟม. 2) กิจกรรม MRTA 3R (Reuse Reduce Recycle) อบรมชี้ให้พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. คัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติก ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2565 เพื่อนำมาแปรรูปใช้ประโยชน์อีกครั้ง ด้วยการทำเป็นของที่ระลึกกลับคืนให้ผู้ร่วมกิจกรรม และจัดทำเป็นผ้าห่ม จำนวน 200 ผืน มอบให้มูลนิธิกระจกเงา โดยมี ยอดการคัดแยกขวดน้ำพลาสติก จำนวน 138,891 ขวด (1,736.13 กิโลกรัม) คิดเป็นค่าการลดก๊าซเรือนกระจก จำนวน 1.789 ตันกิโลคาร์บอนไดออกไซด์ 3) กิจกรรม Electric Energy Saving จัดประกวดคลิปวิดีโอสั้นในแอปพลิเคชัน TikTok หัวข้อ “วิธีการช่วยประหยัดพลังงานไฟฟ้า” โดยมีพนักงานส่งผลงานเข้าประกวด จำนวน 8 คลิป และมีผู้เข้าชมและกดไลค์รวม 3,000 ครั้ง 4) กิจกรรม Eco Transportation อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ขนส่งสาธารณะ ผ่านอินโฟกราฟิก เผยแพร่ความรู้ผ่านเพจเฟซบุ๊ก MRTA Green Office และ 5) กิจกรรม Now for the Future จัดนิทรรศการเผยแพร่ให้ความรู้ด้านการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการจัดการขยะในองค์กร โดย Green Office Hero ในรูปแบบชุมนุมกิจกรรม ณ บริเวณโถงกลาง ชั้น 1 อาคาร 1 สำนักงานใหญ่ รฟม. เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2565 โดยมีผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 193 คน



นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม

รฟม. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมาย โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อ รฟม. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรมทุกฝ่าย จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม ดังนี้

1 การส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม

1.1 รฟม. ดำเนินธุรกิจโดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการประกอบธุรกิจกับ รฟม. ภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรมโดยไม่กำหนดเงื่อนไขการประกอบธุรกิจ หรือไม่กระทำการใด ๆ อันส่งผลให้เกิดการผูกขาด การเลือกปฏิบัติ ขัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการดำเนินธุรกิจและการเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจรายอื่น

1.2 รฟม. ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมและยึดถือกติกาของการแข่งขันที่ได้อย่างเสมอภาค ไม่ใช้อำนาจความเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อเอาเปรียบคู่แข่ง ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งและผู้ประกอบการธุรกิจรายอื่นด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม และไม่แลกเปลี่ยนข้อมูลทางธุรกิจ สมรู้ร่วมคิดหรือทำความตกลงกับคู่แข่งและผู้ประกอบการธุรกิจรายอื่นเพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

2 การเข้าถึงและจัดหาเงินทุน และการบริหารจัดการทางการเงินอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

2.1 รฟม. มีการเข้าถึงและจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยยึดถือปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

2.2 รฟม. มีความรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้ โดยยึดถือปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ที่ทำไว้กับเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัดทุกประการโดยไม่ผิดนัดชำระหนี้ ตลอดจนมีการประสานติดตามตรวจสอบกำหนดการชำระหนี้และความถูกต้องกับเจ้าหนี้ อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้

2.3 รฟม. มีการจัดทำบัญชีการเงินตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ โดยได้กำหนดนโยบายบัญชีและจัดทำคู่มือบัญชีให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย

(Thai Financial Reporting Standards: TFRSs) โดยผ่านการตรวจสอบรับรองงบการเงินจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และมีการทบทวนและปรับปรุงคู่มือบัญชีให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวให้เป็นปัจจุบันทุกรอบปีบัญชี

2.4 รฟม. มีระบบบัญชีที่รองรับการแยกบัญชีการเงินเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม โดยมีการจัดทำบัญชีการเงินเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับตามข้อ 2.3 และมีการจัดทำบัญชีการเงินเชิงสังคมให้สอดคล้องกับมาตรา 28 และ 29 ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ข้อ 9(4)

3 การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

3.1 นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุของ รฟม. ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ รฟม. และต้องสอดคล้องกับหลักการดังต่อไปนี้

3.1.1 คุ่มค่า โดยพัสดุที่จัดซื้อจัดจ้างต้องมีคุณภาพหรือคุณลักษณะที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ในการใช้งานของ รฟม. มีราคาที่เหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน

3.1.2 โปร่งใส โดยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุต้องกระทำโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีการปฏิบัติต่อผู้ประกอบการทุกรายโดยเท่าเทียมกัน มีระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการยื่นข้อเสนอ มีหลักฐานการดำเนินงานชัดเจน และมีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในทุกขั้นตอน

3.1.3 มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยต้องมีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุล่วงหน้า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุเป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยผลสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ

3.1.4 ตรวจสอบได้ โดยมีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ



3.2 แนวปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

3.2.1 มีการจัดทำแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี และประกาศแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี

3.2.2 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการการจัดซื้อจัดจ้าง หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดคุณลักษณะ ขอบเขตงาน หลักเกณฑ์ และมีการจัดทำราคากลาง ในการพิจารณาคัดเลือก ผู้ประกอบการ เพื่อให้มีการคัดกรองผู้ประกอบการ และเป็นการ คัดเลือกผู้ประกอบการอย่างเป็นธรรม

3.2.3 มีการเผยแพร่ร่างประกาศและร่างเอกสาร ประกวดราคาเพื่อให้ผู้ประกอบการแสดงความคิดเห็น

3.2.4 มีการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามหลักเกณฑ์ ที่กำหนด และประกาศผลผู้ชนะหรือผู้ที่ได้รับการคัดเลือก โดยเปิดเผย

3.2.5 จัดทำสัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือตาม แบบมาตรฐานของกรมบัญชีกลางกำหนดที่เหมาะสม เป็นธรรม และจ่ายค่าตอบแทนให้คู่สัญญาตรงเวลาตามเงื่อนไขของสัญญา

3.2.6 การบริหารสัญญา มีการติดตาม ตรวจสอบ การดำเนินงานเพื่อให้มีความมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือ ข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริต และประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

3.2.7 จัดให้มีการประเมินผู้ประกอบการเมื่อมีการ ส่งมอบงานและมีการตรวจรับมอบงานเรียบร้อยแล้ว เพื่อเป็น ข้อมูลประกอบการจัดซื้อจัดจ้างในอนาคต

3.2.8 มีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็น ระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

3.2.9 มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อ จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบกระทรวง การคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งกำหนดราคากลางให้เป็นไปตามแนวทางการประกาศ รายละเอียดข้อมูลราคากลางและการคำนวณราคากลางเกี่ยวกับการ จัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ



4 การต่อต้านการทุจริตและรับสินบน

4.1 นโยบายการต่อต้านการทุจริตและรับสินบน

รฟม. ต่อด้านการทุจริตทุกรูปแบบ และถือปฏิบัติตาม กฎหมาย คู่มือ หรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้าน การทุจริต รวมทั้งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต และการให้หรือรับสินบนของ รฟม.

4.2 แนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตและรับสินบน

4.2.1 บุคลากรของ รฟม. ต้องปฏิบัติตามนโยบายนี้ โดยไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องการรับหรือให้สินบนและ การคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

4.2.2 บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เรียกร้อง จัดหา หรือรับสินบนเพื่อประโยชน์ส่วนตน หรือประโยชน์ของ รฟม. หรือประโยชน์ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับ รฟม. หรือประโยชน์ ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับตน ไม่ว่าจะเป็นคนในครอบครัว เพื่อน หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในลักษณะอื่นใด

4.2.3 บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เสนอว่าจะให้ สัญญาว่าจะให้ หรือมอบสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ ภาครัฐเอกชน หรือบุคคลอื่นใดโดยมีจุดประสงค์เพื่อจูงใจให้ กระทำการ ไม่กระทำการ หรือประวิงการกระทำอันมิชอบ ด้วยหน้าที่และกฎหมาย

4.2.4 เมื่อผู้ใดพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายเป็นการรับ หรือให้สินบนและคอร์รัปชัน จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชา หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือตามช่องทางการแจ้งเบาะแสการรับ เรื่องร้องเรียนการกระทำผิดทันที

4.2.5 รฟม. จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่มี ประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการรับสินบนและการคอร์รัปชัน

4.2.6 รฟม. คำนึงถึงความเป็นธรรมและปกป้อง เจ้าหน้าที่ ไม่ลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือให้ผลทางลบต่อเจ้าหน้าที่ ที่ปฏิเสธการรับหรือให้สินบน แม้ว่าการกระทำนั้นจะทำให้ รฟม. สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ

4.2.7 สำหรับความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการจัดซื้อ จัดจ้าง ห้ามมีการให้หรือรับสินบนในการดำเนินธุรกิจและ การจัดซื้อจัดจ้างทุกชนิด การดำเนินธุรกิจและการติดต่อกับ รฟม. จะต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ ตรวจสอบได้ และ อยู่ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

นโยบายและผลการจัดการรายการเกี่ยวโยงกัน

รฟม. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการกำกับดูแลกิจการและการบริหารจัดการที่ดีเลิศที่มุ่งเน้นการสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม มีคุณธรรมในการดำเนินงาน มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ และเพื่อให้การบริหารจัดการสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแล เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ จึงได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวปฏิบัติการบริหารสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานยึดมั่นเป็นหลักการในการปฏิบัติหน้าที่ ในเรื่องการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง ดังนี้

นโยบาย

01

รฟม. ให้ความสำคัญต่อการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยงซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

02

รฟม. กำหนดให้มีการสอบทานการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน มีมาตรการควบคุม และสุ่มสอบทานการทำรายการจริง

03

รฟม. ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

แนวปฏิบัติ

01

คณะกรรมการ รฟม. ต้องหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกับ รฟม. ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

02

คณะกรรมการ รฟม. ต้องเปิดเผยความสัมพันธ์กับรัฐวิสาหกิจ และความเกี่ยวข้องกับผู้ขายบริหาร หรือบุคคลใดก็ตามที่จะทำให้เกิดการตัดสินใจที่ไม่เป็นอิสระทุกปี ในระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง

03

หน่วยงานตรวจสอบภายใน ต้องมีการสุ่มสอบทานการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และพิจารณาดำเนินการเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ



ตารางแสดงผลรายการที่เกี่ยวข้องกันของคณะกรรมการ รฟม. ที่มีต่อรัฐวิสาหกิจในระหว่างปีบัญชี 2565

รายนามคณะกรรมการ รฟม.		รายการที่เกี่ยวข้องกัน
1. นายสรารัฐ	ทรงศิริไธ	ไม่มี
2. ศ. ดร.อมร	พิมานมาศ	ไม่มี
3. นายวรรณชัย	บุญบำรุง	ไม่มี
4. นางพิมพ์ใจ	ลี้อิสสระนุกูล	ไม่มี
5. นายอภิรัฐ	ไชยวงศ์น้อย	ไม่มี
6. พลโท ดร.พิเชษฐ	คงศรี	ไม่มี
7. ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์	ศิริสุข	ไม่มี
8. นายพิษณุ	จันทร์นาค	ไม่มี
9. นายธีรภัทร	ประยูรสิทธิ	ไม่มี
10. นายปิยกร	อภิบาลศรี	ไม่มี
11. นายปฐม	เฉลียวเรศ	ไม่มี
12. นางจันทร์รา	บุรุษพัฒน์	ไม่มี
13. นายเฉลิมพล	เพ็ญสุตร	ไม่มี
14. นายปัญญา	ชูพานิช	ไม่มี
15. นายวิษณุยุทธ	บุญชิต	ไม่มี
16. นายพงษ์นรา	เย็นยิ่ง	ไม่มี
17. นายพิรุณ	สัณยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี
18. นายประพาส	เหลื่องศิรินภา	ไม่มี
19. นายไทวุฒิ	ขันแก้ว	ไม่มี
20. นายภคพงศ์	ศิริกันทรมาศ	ไม่มี

จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ รพม. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)

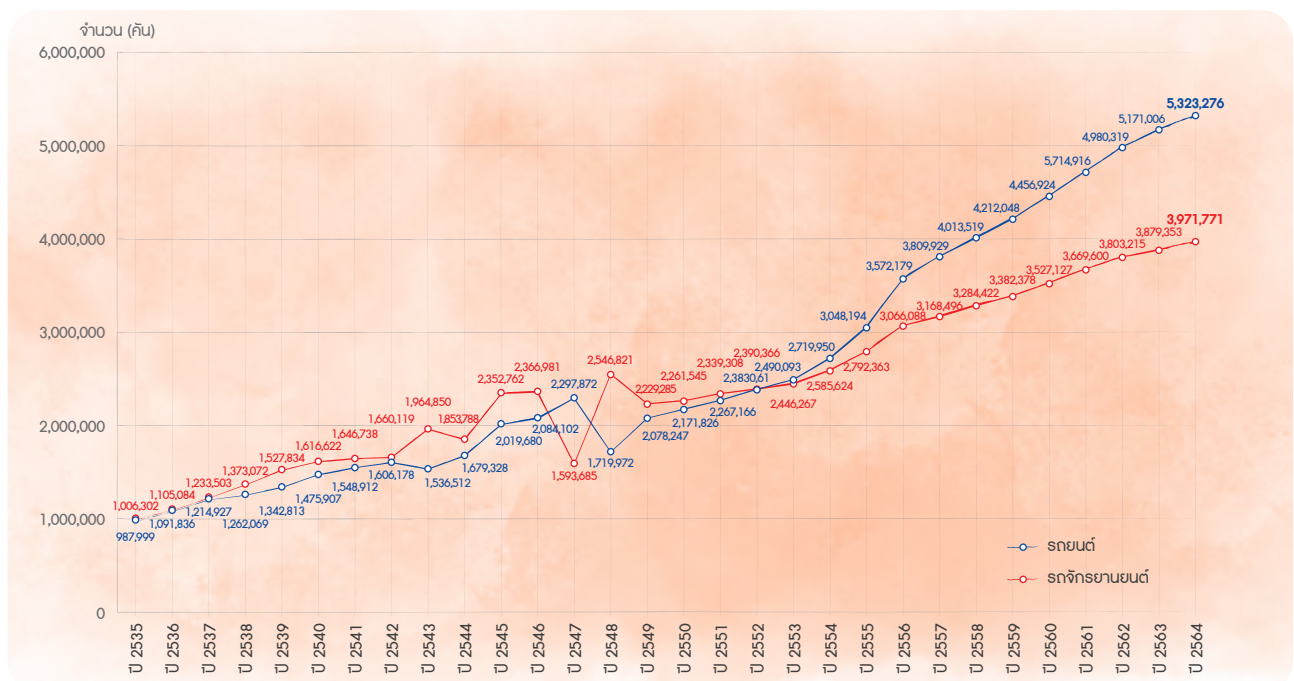
จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ รพม. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ในระหว่างปีบัญชี 2565 ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด และเฉพาะที่อยู่ในธุรกิจหลักที่ รพม. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

รายนามคณะกรรมการ รพม.		การถือครองหุ้นฯ
1. นายสราวุธ	ทรงศิริไฉ	ไม่มี
2. ศ. ดร.อมร	พิมานมาศ	ไม่มี
3. นายวรรณชัย	บุญบำรุง	ไม่มี
4. นางพิมพ์ใจ	ลือสสรานุกุล	ไม่มี
5. นายอภิรัฐ	ไชยวงศ์น้อย	ไม่มี
6. พลโท ดร.พิเชษฐ	คงศรี	ไม่มี
7. ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์	ศิริสุข	ไม่มี
8. นายพิชณะ	จันทรานวัฒน์	ไม่มี
9. นายธีรภัทร	ประยูรสิทธิ	ไม่มี
10. นายปิยกร	อภิบาลศรี	ไม่มี
11. นายปฐม	เฉลยวาเรศ	ไม่มี
12. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	ไม่มี
13. นายเฉลิมพล	เพ็ญสูตร	ไม่มี
14. นายปัญญา	ชูพานิช	ไม่มี
15. นายวิษณุยุทธ	บุญชิต	ไม่มี
16. นายพงษ์นรา	เย็นยิ่ง	ไม่มี
17. นายพิรุณ	สัยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี
18. นายประพาส	เหลื่องศิริินภา	ไม่มี
19. นายไฑูฒิ	ขันแก้ว	ไม่มี
20. นายภคพงศ์	ศิริกันทรมาศ	ไม่มี

สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

สภาพธุรกิจ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะแบบรางประเภทหนึ่งที่มีแผนการลงทุนต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากการบริการขนส่งมวลชนพื้นฐานอื่น เช่น รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ รถไฟฟ้าเมือง/ในเมือง และเรือโดยสารที่บริการในแม่น้ำ/ลำคลอง เป็นต้น จากการศึกษาข้อมูลสัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าในปี 2564 รถโดยสารประจำทางสัดส่วนการใช้บริการมากที่สุด ร้อยละ 70.59 รองลงมาคือรถตู้ ร้อยละ 11.24 รถไฟฟ้า BTS ร้อยละ 10.41 และรถไฟฟ้า MRT ร้อยละ 5.46 ทั้งนี้ จากข้อมูลสัดส่วนการเดินทางปี 2562 - 2564 พบว่า รถโดยสารประจำทางมีสัดส่วนการใช้บริการมากที่สุด ในขณะที่สัดส่วนการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS MRT และ ARL) ยังมีสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง ซึ่งอาจเนื่องมาจากโครงข่ายการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุมเพียงพอ อย่างไรก็ตามปัจจุบันภาครัฐมีการเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชน โดยให้ความสำคัญในการเชื่อมต่อระบบการขนส่งต่าง ๆ เข้าด้วยกัน (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)



ภาพแสดงจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตั้งแต่ปี 2535-2564 (ที่มา: กรมการขนส่งทางบก)

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า การเดินทางโดยรถส่วนบุคคลทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต โดยจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 987,999 คัน ในปี 2535 เป็น 5,323,276 คัน ในปี 2564 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.33 ต่อปี และในช่วงระยะเวลาเดียวกัน จำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เพิ่มขึ้นจาก 1,006,302 คัน ในปี 2535 เป็น 3,971,771 คัน ในปี 2564 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.75 ต่อปี ในทางตรงกันข้ามจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถตู้มีแนวโน้มที่จะลดลง โดยจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถตู้ได้ลดลงจาก 2,444.96 ล้านคน-เที่ยว/ปี ในปี 2560 เหลือเพียง 845.60 ล้านคน-เที่ยว/ปี ในปี 2564 ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 18.85 ต่อปี

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะในส่วนของการไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถไฟฟ้า BTS) ได้เพิ่มขึ้นจาก 148,641 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2542 เป็น 675,000 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.10 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี 2563 และปี 2564 ลดลงเหลือ 466,000 คน-เที่ยว/วัน และ 260,000 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 สำหรับผู้โดยสารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) ได้เพิ่มขึ้นจาก 34,234 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2554 เป็น 70,729 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.58 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2563 และ 2564 ลดลงเหลือ 47,874 คน-เที่ยว/วัน และ 26,539 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

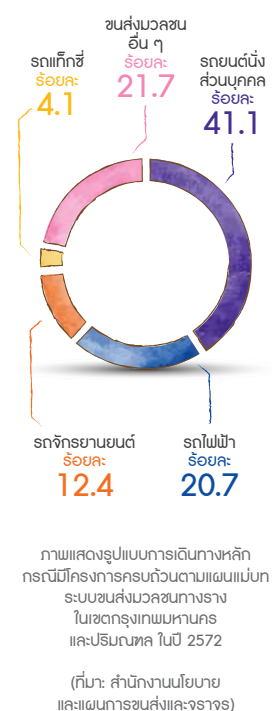
ในส่วนรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ที่เปิดบริการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2547 และต่อมา รฟม. ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค แล้ว ในเดือนมีนาคม 2563 โดยในปี 2548 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล 154,360 คน-เที่ยว/วัน และเพิ่มขึ้นเป็น 324,706 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.49 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี 2563 และปี 2564 ลดลงเหลือ 283,933 คน-เที่ยว/วัน และ 176,413 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ส่วนรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่เปิดบริการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559 พบว่า ในปี 2560 มีผู้ใช้บริการ 26,073 คน-เที่ยว/วัน ซึ่งต่ำกว่าที่ได้ประมาณการไว้ ทั้งนี้ เนื่องจากช่วงเริ่มต้นของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ประชาชนต้องใช้เวลาระยะหนึ่งในการปรับตัวและสร้างความคุ้นเคยกับการเดินทางรูปแบบใหม่เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง จึงอาจเป็นผลทำให้จำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าที่ประมาณการมาก แต่ต่อมาในปี 2562 มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 53,416 คน-เที่ยว/วัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.47 อย่างไรก็ตามในปี 2563 และปี 2564 จำนวนผู้โดยสารได้ลดลงเหลือ 46,114 คน-เที่ยว/วัน และ 32,752 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

การลดลงของจำนวนผู้โดยสารในปี 2563 และปี 2564 นั้น เนื่องมาจากข้อจำกัดและอุปสรรคหลายประการที่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้

1. ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ได้มีมติจำกัดเวลาให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด และประกาศจำกัดการเดินทางและห้ามออกนอกบ้าน ในบางช่วงเวลา ให้ราชการและเอกชนปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งให้มากที่สุด รวมทั้งใช้มาตรการเลื่อนเวลาทำงานและการทำงานที่บ้าน (Work from Home) เพื่อลดความแออัด ลดการเดินทางของประชาชน และลดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ปรับลดเวลาเปิดให้บริการรถไฟฟ้าและจำนวนผู้โดยสารลดลง

2. อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ตามสัญญาสัมปทาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 มีการใช้อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น 17 บาท สูงสุด 42 บาท ซึ่งคาดว่าจะการปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอาจส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไป

สำหรับรูปแบบการเดินทางหลัก (Main Mode) กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะพบว่าในปี 2572 การเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (ร้อยละ 57.6) ยังคงมีสัดส่วนที่สูงกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ 42.4) โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 41.1 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.4 และรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 4.1 ทั้งนี้ สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า จะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.7 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 20.7 ในปี พ.ศ. 2572 โดยรูปแบบการเดินทางหลัก กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทฯ ในปี 2572 แสดงดังภาพต่อไปนี้



แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

แผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2565)

แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2565 ของ รฟม. ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ยังคงวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน” และได้ให้ความสำคัญลำดับต้นกับการขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้าและระบบเชื่อมต่อเพื่อตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนและนโยบายรัฐ และการหารายได้จากการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องเพื่อลดภาระของภาครัฐ รวมทั้งสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการทำงานตามนโยบายการบริหารงานของผู้ว่า รฟม. ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม (e-MRTA) โดยในแผนฉบับนี้ มียุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1. พัฒนาและบูรณาการระบบขนส่งมวลชน
2. บริหารการเงินและสร้างรายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง
3. พัฒนารูปแบบการให้บริการที่ตอบสนองวิถีชีวิตสังคมเมือง
4. พัฒนาศูนย์กลางความรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระดับประเทศและเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน
5. การพัฒนาสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและยั่งยืน

เป้าประสงค์องค์กร

เพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน และสามารถนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ รฟม. ได้กำหนดเป้าประสงค์ของการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2560 - 2565 โดยพิจารณาถึงด้านการพัฒนาและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ด้านการเงินและการดำเนินธุรกิจ ด้านความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านต่าง ๆ ด้านการเรียนรู้และด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน จำนวน 9 เป้าประสงค์ ได้แก่

1. มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ
2. มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย
3. รถไฟฟ้า รฟม. มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น
4. มีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มมากขึ้น
5. เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการการเงินที่มีประสิทธิภาพ
6. มีบริการที่หลากหลาย และสามารถตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง
7. รถไฟฟ้า รฟม. เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน
8. เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ และการให้คำปรึกษาด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระดับประเทศและเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน
9. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี



เป้าหมายหลัก

จากวิสัยทัศน์ การกิจ และเป้าประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดเป้าหมายหลักของการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่จะต้องบรรลุผลสำเร็จภายในปีงบประมาณ 2565 หรือในปีอื่น ๆ ใด ดังนี้

1. เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายต่าง ๆ ดังนี้*
 - ปีงบประมาณ 2566 เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
 - ปีงบประมาณ 2569 เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
 - ปีงบประมาณ 2571 เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติ ภูเก็ต - ท่าอากาศยานภูเก็ต
 - ปีงบประมาณ 2572 เปิดให้บริการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสนามสามัคคี และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคู่มือครองและพัฒนา อาชีพบ้านนาวิสัย
 - ปีงบประมาณ 2573 เปิดให้บริการโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก
2. ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อระบบเชื่อมต่อการเดินทางร้อยละ 82.00 ภายในปี 2565

3. จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. สายเฉลิมรัชมงคล เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในแต่ละปี และสายฉลองรัชธรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ในแต่ละปี
4. รายได้จากธุรกิจต่อเนื่องเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในแต่ละปี
5. ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return On Asset: ROA) ร้อยละ 0.80 ภายในปี 2565
6. ผู้ใช้บริการ และชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อบริการรถไฟฟ้า และบริการเสริมอื่น ๆ ร้อยละ 87.00 (สายเฉลิมรัชมงคล) และร้อยละ 88.00 (สายฉลองรัชธรรม) ภายในปี 2565
7. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม (Social Return On Investment: SROI) เป็นไปตามเป้าหมาย
8. ความสำเร็จของการเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าแล้วเสร็จตามแผน
9. ความสำเร็จของการมีศูนย์ให้คำปรึกษาภายในประเทศ แล้วเสร็จตามแผน
10. บุคลากรมีระดับความผูกพันที่ระดับ 4.25 ภายในปี 2565
11. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินสมรรถนะตามเกณฑ์ ที่องค์กรกำหนดที่ร้อยละ 96.61 ภายในปี 2565
12. การปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานหลัก (ด้วยเทคโนโลยี และ/หรือนวัตกรรม) 3 กระบวนการ ภายในปี 2565
13. ผลผลิตภาพองค์กรรวมขององค์กร (Productivity) 1.52 เท่า ภายในปี 2565



หมายเหตุ: * เป้าหมายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ปรับปรุงตามแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 และเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565

ผลการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ

ผลการดำเนินงานด้านโครงการรถไฟฟ้า

1. รถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล

- การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

ในปีงบประมาณ 2565 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - วันศุกร์ สูงสุดจำนวน 42 ขบวน ในวันเสาร์ สูงสุดจำนวน 27 ขบวน และในวันอาทิตย์ สูงสุดจำนวน 22 ขบวน โดยมีรายละเอียดของการให้บริการรถไฟฟ้า ดังนี้

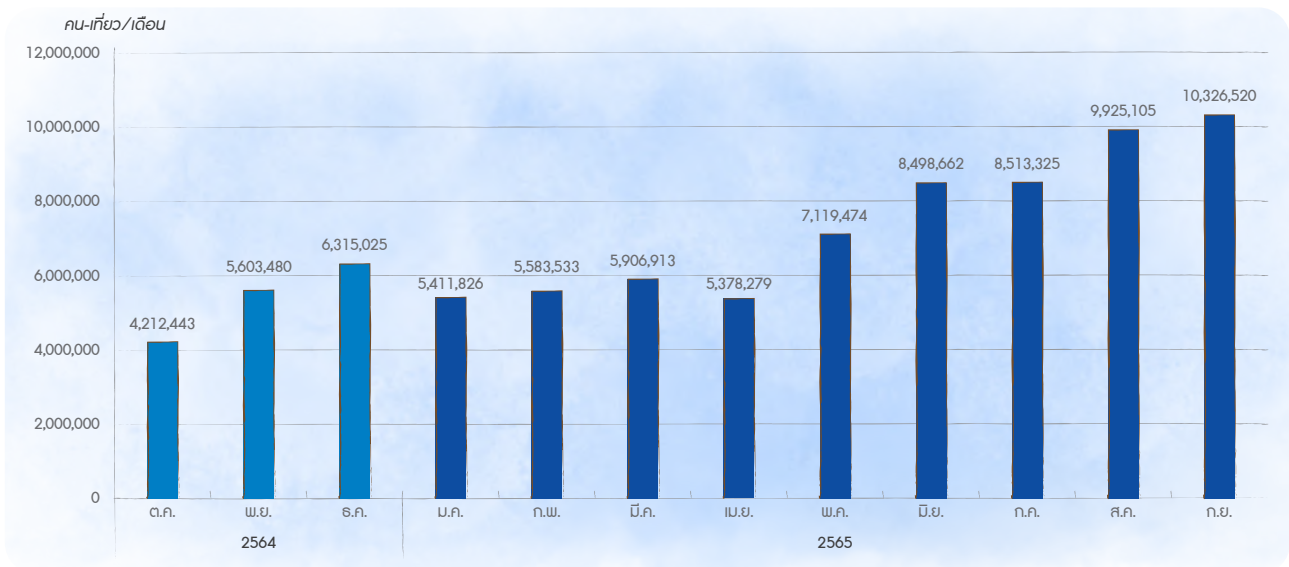


วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 463 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า (ขบวน)	ความถี่ในการให้บริการ (นาที)
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 07:00 น.	32	5:00
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	40	3:29
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 16:30 น.	25	6:30
เย็น	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	16:30 น. - 17:30 น.	32	5:00
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:30 น. - 21:00 น.	42	3:50
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	21:00 น. - 24:00 น.	22	7:15
วันเสาร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 322 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า (ขบวน)	ความถี่ในการให้บริการ (นาที)
06:00 น. - 15:30 น. และ 19:00 น. - 24:00 น.			22	7:15
15:30 น. - 19:00 น.			27	5:55
วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 306 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า (ขบวน)	ความถี่ในการให้บริการ (นาที)
06:00 น. - 24:00 น.			22	7:15

- จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2565 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีจำนวนผู้โดยสารรวม 82.79 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 2.27 แสนคน-เที่ยวต่อวัน

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน



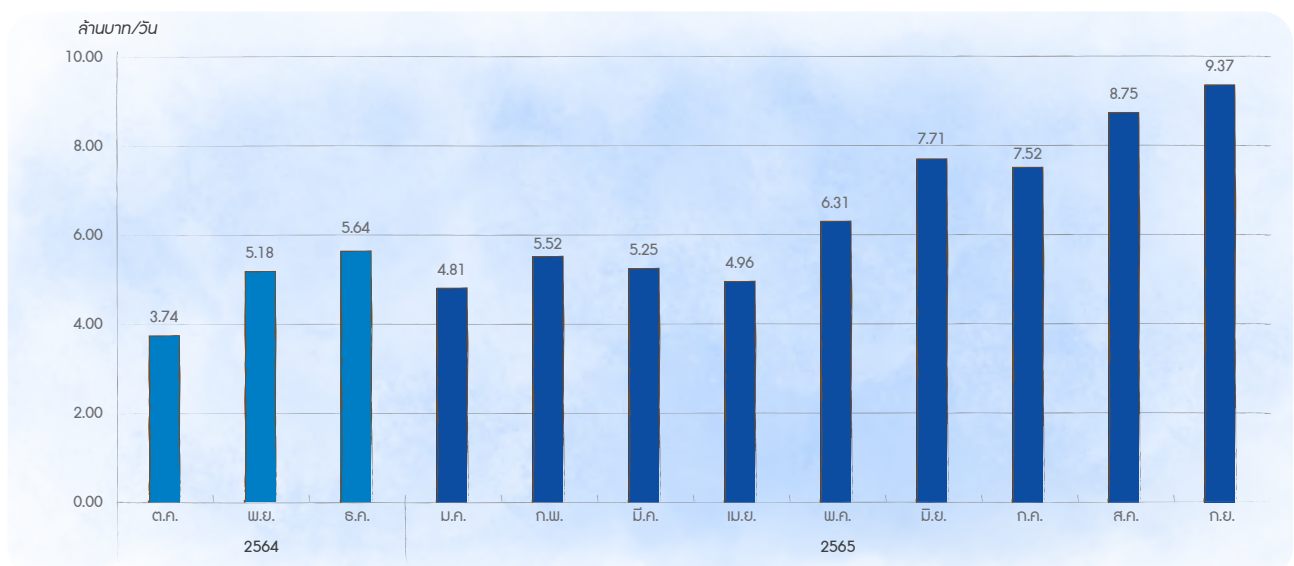
- รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ในปีงบประมาณ 2565 มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 2,274.34 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 6.23 ล้านบาทต่อวัน โดย รฟม. ได้รับเงินตอบแทนจากค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 2,631.15 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย (1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ (ส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสาร) จำนวน 139.80 ล้านบาท และ (2) เงินตอบแทนรายปีจากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 2,491.36 ล้านบาท

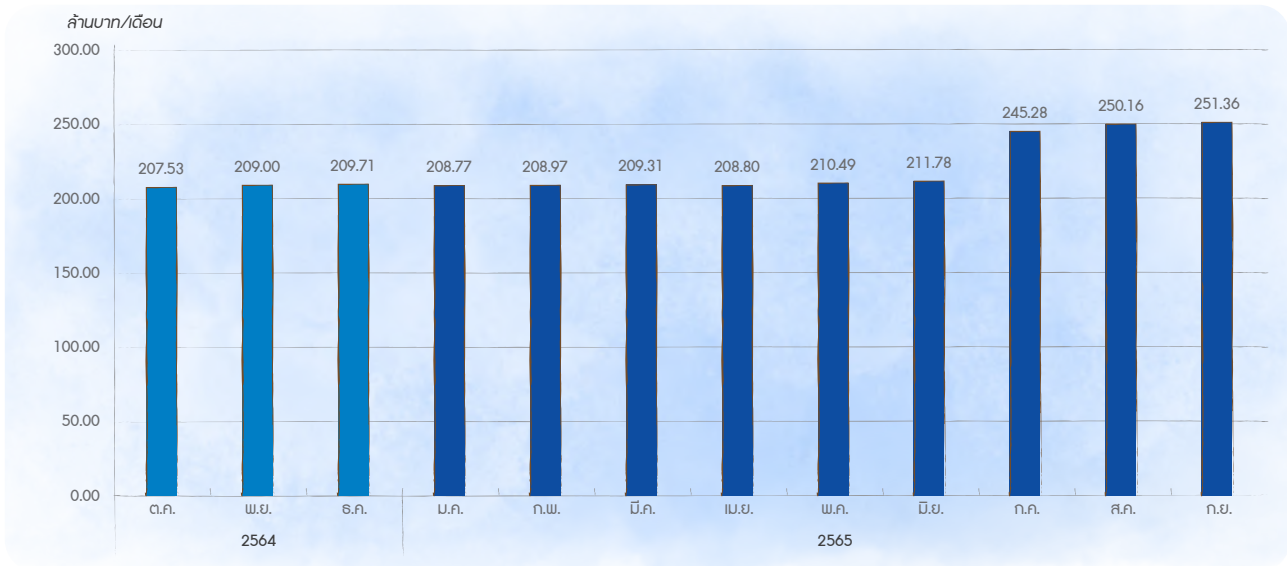
ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน



เงินตอบแทนจากค่าโดยสารจากรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่ รฟม. ได้รับ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



หมายเหตุ:

1. เปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงเตาปูน - ท่าพระ อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563
2. คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการออกผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (Blue Line Pass: BL Pass) และผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม (Multiline Pass: ML Pass) เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2564 เป็นต้นไป และมีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566
3. เปิดทดลองให้บริการรับชำระค่าโดยสารเฉพาะบัตรเครดิต ชนิด EMV Contactless ที่ออกโดยธนาคาร (EMV Bank Card) ของระบบบัตรร่วมมาตรฐาน EMV (ภายใต้ระบบประมวลผลส่วนกลาง: Central Ticketing System (CTS)) ตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม 2565 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2565 เป็นต้นไป

- การพัฒนาเชิงพาณิชย์และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ระหว่าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM กับ รฟม. นั้น รฟม. ได้ให้สิทธิแก่ BEM ในการดำเนินกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่ง BEM ได้ให้สิทธิการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว กับบริษัทที่มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจ เข้ามาดำเนินการและจัดแบ่งรายได้ให้ BEM และ BEM ได้แบ่งส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. โดยในปีงบประมาณ 2565 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2565) มีผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้

1. การพัฒนาเชิงพาณิชย์จากสื่อโฆษณา ประกอบด้วย สื่อโฆษณาภายในสถานี สื่อภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณาพร้อมกิจกรรม การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ผ่านระบบ Passenger Information Display (PID) Digital Media การโฆษณาบนประตูกันชนชานชาลา (Platform Screen Door: PSD) และการโฆษณาและประชาสัมพันธ์บนห่วงมือจับ (Hand Grip)
2. การพัฒนาเชิงพาณิชย์จากพื้นที่เช่าและบริการ ประกอบด้วย เครื่องบริการถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) ของธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เครื่องให้บริการอัตโนมัติต่าง ๆ (Automatic Machine) และการให้เช่าพื้นที่ในรูปแบบของร้านค้าปลีก (Retail)
3. การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบการสื่อสารโทรคมนาคม
4. การพัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น

ทั้งนี้ ในส่วนของผลตอบแทนการพัฒนาเชิงพาณิชย์
ที่ รฟม. ได้รับจาก BEM ในปีงบประมาณ 2565

เป็นเงินจำนวน
87,027,793.15 บาท
ประกอบด้วย

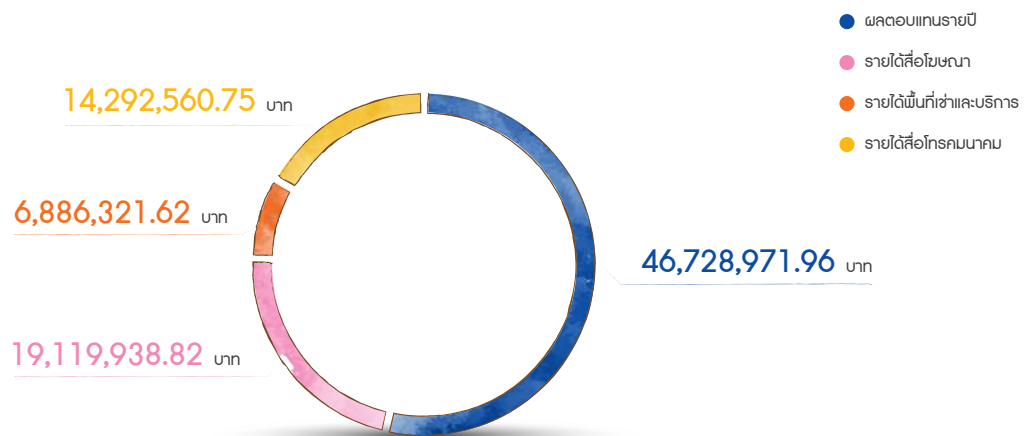
๐1 ส่วนแบ่งรายได้
จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

40,298,821.19
บาท

๐2 รายได้จากผลตอบแทน
จำนวนเงินรายปี

46,728,971.96
บาท

รายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิ



หมายเหตุ: รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นรายได้ที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

- รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รพม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน (ปีงบประมาณ 2565 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2564)

หน่วย: ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้อย่างเป็นทางการ (ยังไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)												ทั้งหมด
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1. อาคารและลานจอดรถ	1.70	2.27	2.40	2.20	2.19	2.29	2.09	2.79	3.31	3.21	3.82	4.01	32.27
2. แผงค้าสถานีกำแพงเพชร	0.63	0.59	1.18	1.09	1.08	1.11	1.08	1.10	1.10	1.17	1.18	1.18	12.49
3. การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารนอกประสงค์/อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	0.96	1.22	1.76	2.10	2.45	2.12	2.13	2.14	2.14	2.13	3.00	2.31	24.47
4. การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารและลานจอดรถ	0.24	0.25	0.37	0.39	0.39	0.39	0.39	0.38	0.35	0.35	0.19	0.19	3.90
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	0.71	0.73	1.28	2.01	1.46	1.42	1.46	1.55	1.49	1.39	1.39	1.43	16.31
6. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ - สถานี)	0.06	0.06	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.09	0.07	0.07	0.09	0.09	0.83
7. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.08	1.09	1.09	1.15	1.26	1.26	13.40
8. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	0.02	0.09	0.21	0.22	0.09	0.15	0.08	0.08	0.08	0.04	0.08	0.10	1.23
รายเดือน ปีงบประมาณ 2565	5.39	6.28	8.34	9.15	8.81	8.63	8.37	9.21	9.62	9.51	11.01	10.56	104.90
สะสม ปีงบประมาณ 2565	5.39	11.68	20.02	29.17	37.98	46.61	54.98	64.19	73.81	83.32	94.33	104.90	
สะสม ปีงบประมาณ 2564	11.14	22.08	33.92	43.33	52.26	62.93	70.87	78.29	83.64	88.48	92.88	97.35	

หมายเหตุ:

- รายได้โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ปีงบประมาณ 2565 ประกอบด้วย รายได้จากโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
- ค่าเกณฑ์วัดแต่ละตัวชี้วัด เป็นดังนี้
 - ค่าเกณฑ์วัดตามแผนวิสาหกิจ ปี 2565 เท่ากับ 109.37 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)
 - ค่าเกณฑ์วัดตามร่างบันทึกข้อตกลงฯ ปี 2565 ค่า 1 เท่ากับ 92.02 ล้านบาท ค่า 2 เท่ากับ 94.44 ล้านบาท ค่า 3 เท่ากับ 96.86 ล้านบาท ค่า 4 เท่ากับ 99.28 ล้านบาท และค่า 5 เท่ากับ 101.70 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)
 - ค่าเกณฑ์วัดตามตัวชี้วัดผู้ว่าการฯ ปี 2565 (วัดผลตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. - 30 ก.ย. 65) ค่า 1 เท่ากับ 45.73 ล้านบาท ค่า 2 เท่ากับ 48.15 ล้านบาท ค่า 3 เท่ากับ 50.57 ล้านบาท ค่า 4 เท่ากับ 51.76 ล้านบาท และค่า 5 เท่ากับ 53.32 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)

2. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

- การให้บริการเดินรถไฟฟ้า
การให้บริการในปีงบประมาณ 2565 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - วันศุกร์ สูงสุดจำนวน 15 ขบวน ในวันเสาร์ และวันอาทิตย์ สูงสุดจำนวน 8 ขบวน โดยมีรายละเอียดของการให้บริการรถไฟฟ้า ดังนี้

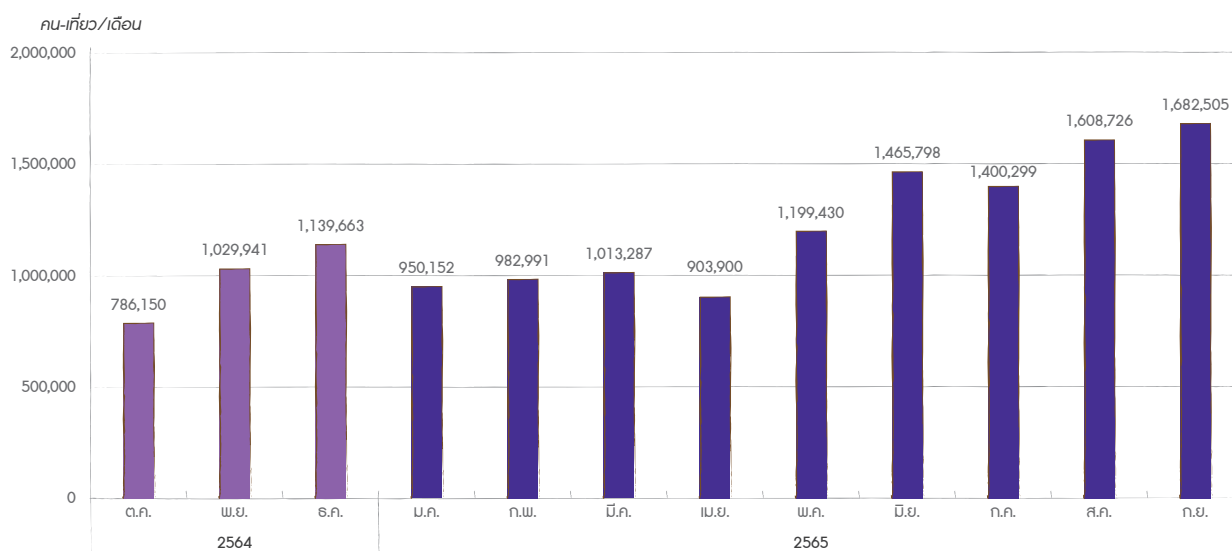


วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 316 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า (ขบวน)	ความถี่ในการให้บริการ (นาที)
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 06:30 น.	10	7:40
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	06:30 น. - 08:30 น.	15	4:50
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	08:30 น. - 09:30 น.	12	6:25
		09:30 น. - 17:00 น.	9	8:30
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17.00 น. - 20:00 น.	15	4:50
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 21:00 น.	12	6:25
		21:00 น. - 24:00 น.	8	9:30
วันเสาร์ วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 216 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า (ขบวน)	ความถี่ในการให้บริการ (นาที)
06:00 น. - 24:00 น.			8	9:30

- จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2565 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีจำนวนผู้โดยสารรวม 14.16 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 38,802 คน-เที่ยวต่อวัน

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน



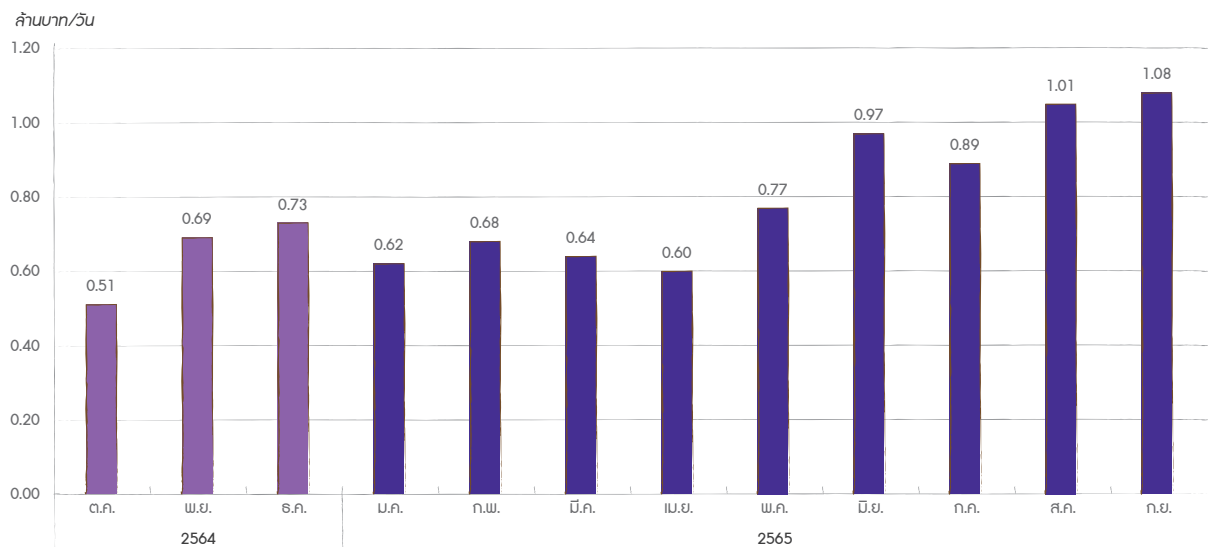
- รายได้จากค่าโดยสาร

ในปีงบประมาณ 2565 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 279.17 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 0.76 ล้านบาทต่อวัน

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน



หมายเหตุ:

1. ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ปริมาณการใช้ระบบขนส่งมวลชนลดลง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ผู้โดยสารจึงมีรูปแบบการปฏิบัติงานในสถานที่พักอาศัย (Work from Home) เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2565 รัฐบาลมีการผ่อนคลายมาตรการต่าง ๆ ทำให้ผู้ใช้โดยสารใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น
2. วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร สำหรับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ประเภทบุคคลทั่วไป ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2564 ได้มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม สำหรับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร ประเภทบุคคลทั่วไป และคณะกรรมการ รฟม. มีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566
3. ตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม 2565 เริ่มเปิดทดลองให้บริการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต ชนิด EMV Contactless และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ (Public Launch) ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2565 เป็นต้นไป ต่อมาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2565 ได้เปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเดบิต ชนิด EMV Contactless

- รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน (ปีงบประมาณ 2565 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2564)

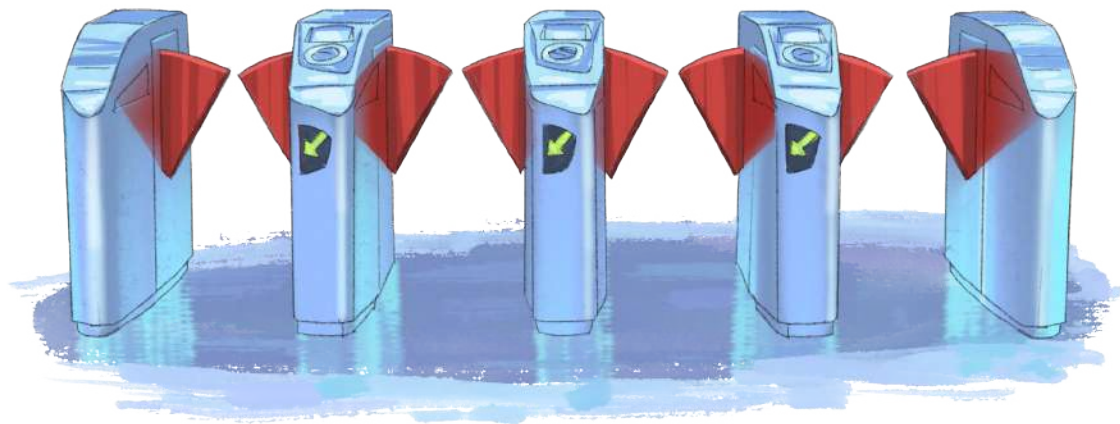
หน่วย: ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้อย่างเป็นทางการ (ยังไปรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)												ทั้งหมด
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1. อาคารจอดรถ	0.47	0.68	0.66	0.59	0.60	0.62	0.55	0.84	1.08	1.01	1.22	1.36	9.67
2. การอนุญาตให้ใช้ อสังหาริมทรัพย์ ประเภท อาคารอเนกประสงค์/อาคาร เชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	0.002	0.002	0.002	0.004	0.004	0.004	0.004	0.004	0.023	0.022	0.050	0.050	0.17
3. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตาม แนวสายทาง	0.12	0.11	0.18	0.18	0.18	0.19	0.18	0.19	0.19	0.22	0.21	0.21	2.16
4. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานี และทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/ เปิดทางเข้า - ออก	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	1.03	12.33
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ ชั่วคราว	0.00	0.00	0.01	0.02	0.02	0.021	0.027	0.027	0.021	0.02	0.02	0.02	0.20
รายเดือน ปีงบประมาณ 2565	1.62	1.81	1.88	1.82	1.83	1.85	1.79	2.08	2.35	2.29	2.53	2.67	24.53
สะสม ปีงบประมาณ 2565	1.62	3.44	5.31	7.14	8.97	10.82	12.62	14.70	17.05	19.33	21.86	24.53	
สะสม ปีงบประมาณ 2564	2.62	5.11	7.37	9.33	11.25	13.62	15.43	16.95	18.47	19.87	21.23	22.67	

หมายเหตุ:

ค่าเกณฑ์วัดแต่ละตัวชี้วัด เป็นดังนี้

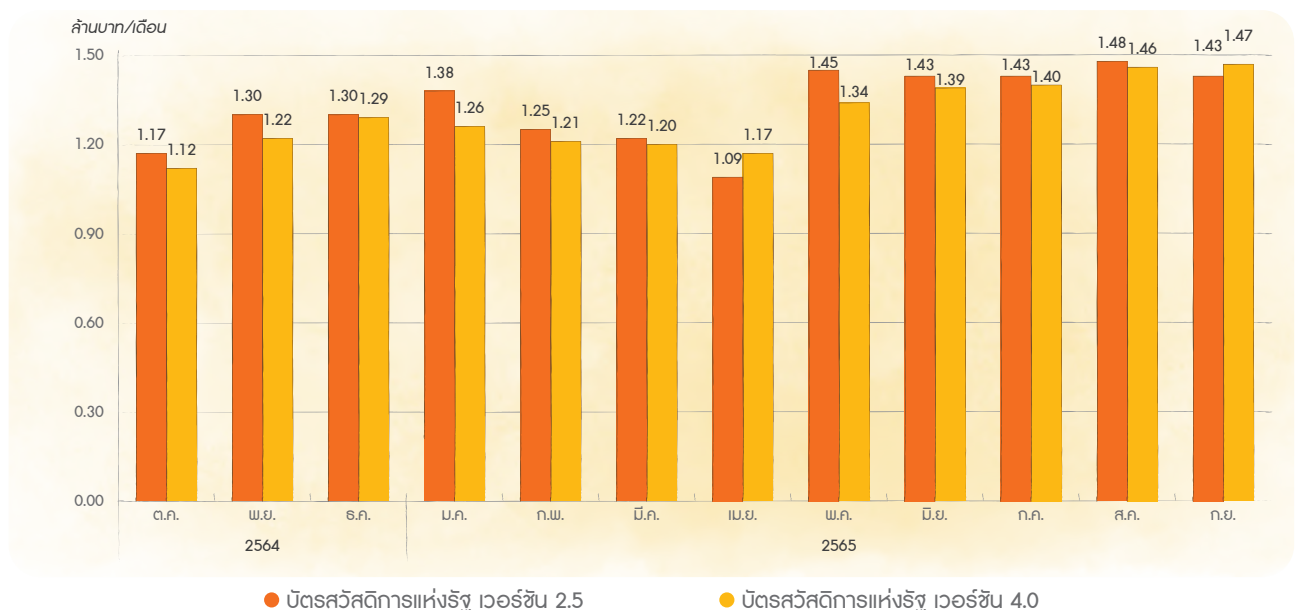
- ค่าเกณฑ์วัดตามแผนวิสาหกิจ ปี 2565 เท่ากับ 25.47 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)
- ค่าเกณฑ์วัดตามร่างบันทึกข้อตกลงฯ ปี 2565 ค่า 1 เท่ากับ 22.22 ล้านบาท ค่า 2 เท่ากับ 22.80 ล้านบาท ค่า 3 เท่ากับ 23.38 ล้านบาท ค่า 4 เท่ากับ 23.96 ล้านบาท และค่า 5 เท่ากับ 24.54 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)
- ค่าเกณฑ์วัดตามตัวชี้วัดผู้ว่าฯฯ ปี 2565 (วัดผลตั้งแต่วันที่ 3 เม.ย. - 30 ก.ย. 65) ค่า 1 เท่ากับ 10.62 ล้านบาท ค่า 2 เท่ากับ 11.20 ล้านบาท ค่า 3 เท่ากับ 11.78 ล้านบาท ค่า 4 เท่ากับ 12.36 ล้านบาท และค่า 5 เท่ากับ 12.94 ล้านบาท (วัดผลการดำเนินงานที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)



3. รายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

ในปีงบประมาณ 2565 มีรายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0 (สายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคล) โดย รฟม. ได้รับเงินโอนจากกรมบัญชีกลาง จำนวนรวมทั้งสิ้น 31.46 ล้านบาท แบ่งเป็นบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 จำนวน 15.93 ล้านบาท และเวอร์ชัน 4.0 จำนวน 15.53 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 0.08 ล้านบาทต่อวัน โดยบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เฉลี่ย 0.04 ล้านบาทต่อวัน และเวอร์ชัน 4.0 เฉลี่ย 0.04 ล้านบาทต่อวัน รายได้ดังกล่าวรวมอยู่ในรายได้ค่าโดยสารที่ รฟม. ได้รับจากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลและรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เรียบร้อยแล้ว

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0



ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0 เฉลี่ยต่อวัน



หมายเหตุ:

1. บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เป็นบัตรที่ออกโดย รฟม. และเวอร์ชัน 4.0 เป็นบัตรที่ออกโดยกระทรวงการคลัง
2. บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 และเวอร์ชัน 4.0 เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562
3. เปลี่ยนการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เป็นบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 4.0 เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2563 (กลุ่มที่ถูก Blacklist จำนวน 4,504 คน)
4. ข้อมูลรายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 4.0 รฟม. ได้รับจาก บริษัท ชนาครกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

นอกจากนี้ รฟม. และ BEM ยังได้เข้าร่วมกับภาครัฐเพื่อให้บริการรับชำระค่าโดยสารในโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม สำหรับผู้ใช้สิทธิ์โครงการอื่น ๆ ตามนโยบายของรัฐ เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจจนถึงระดับฐานรากอย่างต่อเนื่อง โดยการเพิ่มอุปสงค์การบริโภคและกระตุ้นการใช้จ่ายภายในประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการรายย่อยทุกระดับมีรายได้จากการขายสินค้าและบริการ รวมทั้งลดภาระค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของประชาชนในสถานการณ์ที่ราคาสินค้าสูงขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2565 รฟม. และ BEM ได้เข้าร่วมโครงการอื่น ๆ ได้แก่ โครงการ “คนละครึ่ง” ระยะที่ 3 และโครงการ “เพิ่มกำลังซื้อ” ระยะที่ 1 (เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 และสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564) และโครงการ “คนละครึ่ง” ระยะที่ 4 และโครงการ “เพิ่มกำลังซื้อ” ระยะที่ 2 (เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 และสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2565)



4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

งานก่อสร้างงานโยธา

ความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (สัญญาที่ 1 - 6) โดยภาพรวม ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 97.74 จากแผนงานร้อยละ 96.72 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.02 โดยมีผลการดำเนินงานแต่ละสัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - รามคำแหง 12

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 99.99 จากแผนงานร้อยละ 99.49 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.50 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างสถานีและทางขึ้น - ลง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานี รฟม. และสถานี วัดพระราม ๙ งานก่อสร้างปล่องระบายอากาศและทางออกฉุกเฉิน จำนวน 7 อาคาร งานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งรถไฟฟ้าทั้ง 2 ฝั่ง (West Bound และ East Bound) และงานก่อสร้างทางวิ่งยกระดับเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง

สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 99.99 จากแผนงานร้อยละ 98.47 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.52 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างสถานีและทางขึ้น - ลง จำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีรามคำแหง 12 สถานี ม.รามคำแหง สถานี กทม. สถานีรามคำแหง 34 และงานก่อสร้างอาคารปล่องระบายอากาศ 3 อาคาร งานก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินตามแนวนอน รามคำแหง ระยะทางประมาณ 3.44 กิโลเมตร แล้วเสร็จทั้ง 2 ฝั่ง (West Bound และ East Bound)

สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวหมาก - คลองบ้านม้า

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 99.99 จากแผนงานร้อยละ 99.59 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.40 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างสถานีและทางขึ้น - ลง จำนวน 3 สถานี ได้แก่ สถานีแยกลำสาละ สถานี ศรีบูรพา และสถานีคลองบ้านม้า งานก่อสร้างปล่องระบายอากาศ จำนวน 3 อาคาร งานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งรถไฟฟ้าทั้ง 2 ฝั่ง (West Bound และ East Bound) งานก่อสร้าง Transition Structure



สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า - สุรินทวงศ์

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 87.57 จากแผนงานร้อยละ 86.31 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.26 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่ง ประกอบด้วย งานเสาเข็มเจาะ งานฐานรากเสาเข็ม และงานเสาทางวิ่ง สำหรับงานติดตั้งโครงสร้างทางวิ่ง ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างระบบท่อระบายน้ำและการเชื่อมต่อลงบ่อกักสาธารณะ สำหรับงานก่อสร้างโครงสร้างหลักของสถานีรถไฟ 7 สถานี (สถานีสัมมากร สถานีน้อมเกล้า สถานีราษฎร์พัฒนา สถานีมีนพัฒนา สถานีเคหะรามคำแหง สถานีมีนบุรี และสถานีแยกร่มเกล้า) ได้ดำเนินงานติดตั้งโครงสร้างบันไดแล้วเสร็จ และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารทางขึ้น - ลง สถานีในส่วนงานสถาปัตยกรรมหลักภายในสถานีรถไฟ อยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งกระจกหลังคาโปร่งแสง งานติดตั้งระแนง Louvers W09 งานปูพื้น Granite งานติดตั้ง Balustrade นอกจากนี้ ยังมีงานระบบไฟฟ้า - เครื่องกล ของสถานีหลักภายในสถานีรถไฟ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อน งานระบบท่อป้องกันอัคคีภัย และงานระบบสุขาภิบาล

สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาและอาคารจอดแล้วจร

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 98.58 จากแผนงานร้อยละ 95.21 เร็วกว่าแผนร้อยละ 3.37 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า งานก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร

สัญญาที่ 6 งานก่อสร้างระบบราง ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุรินทวงศ์)

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 87.23 จากแผนงานร้อยละ 86.77 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.46 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานติดตั้งรางแล้วเสร็จประมาณ 48.7 กิโลเมตร จากทั้งหมด 58.5 กิโลเมตร (คิดเป็นประมาณร้อยละ 83) ประกอบด้วย งานติดตั้งบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 13.4 กิโลเมตร งานติดตั้งบริเวณทางวิ่งยกระดับแล้วเสร็จทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 17.5 กิโลเมตร งานติดตั้งบริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จประมาณ 1.3 กิโลเมตร จากทั้งหมด 2.0 กิโลเมตร และงานติดตั้งบริเวณทางวิ่งอุโมงค์ใต้ดินแล้วเสร็จประมาณ 16.5 กิโลเมตร จากทั้งหมด 25.6 กิโลเมตร สำหรับงานติดตั้งระบบรางนำไฟฟ้า แล้วเสร็จประมาณ 39.2 กิโลเมตร จากทั้งหมด 52.7 กิโลเมตร (คิดเป็นประมาณร้อยละ 74) ประกอบด้วย งานติดตั้งบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 10.1 กิโลเมตร งานติดตั้งบริเวณทางวิ่งยกระดับแล้วเสร็จทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 17.5 กิโลเมตร งานติดตั้งบริเวณทางเข้าศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จประมาณ 1.1 กิโลเมตร จากทั้งหมด 1.8 กิโลเมตร และงานติดตั้งบริเวณทางวิ่งอุโมงค์ใต้ดินแล้วเสร็จประมาณ 10.5 กิโลเมตร จากทั้งหมด 23.3 กิโลเมตร

5. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

งานก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้ลงนามว่าจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวน



กาญจนาภิเษก) ทั้ง 6 สัญญา เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 โดยผู้รับจ้างได้เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 และมีความก้าวหน้าภาพรวม (สัญญาที่ 1 - 6) ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 ร้อยละ 3.42 จากแผนงานร้อยละ 1.00 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.42 โดยมีผลการดำเนินงานแต่ละสัญญา ดังนี้

สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ

กิจการร่วมค้า CKST-PL ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 ร้อยละ 3.17 จากแผนงานร้อยละ 0.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.34 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน สนาม งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตรับมอบพื้นที่ก่อสร้าง งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง งานสำรวจสภาพพื้นที่จริง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน และงานสำรวจสาธารณสุขปทุมธานี เป็นต้น รวมทั้งดำเนินงานตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า

กิจการร่วมค้า CKST-PL ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 3.22 จากแผนงานร้อยละ 0.50 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.72 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ดังนี้ งานก่อสร้างอาคารสำนักงาน สนาม งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตรับมอบพื้นที่ก่อสร้าง งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน งานสำรวจสาธารณสุขปทุมธานี งานสำรวจทางโบราณคดี การปิดเบี่ยงจราจร และจัดเตรียมแผนการดำเนินการงานในด้านต่าง ๆ เช่น แผนการจัดการด้านการออกแบบ แผนการจัดการด้านประกันคุณภาพและการควบคุมคุณภาพ เป็นต้น นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในงานก่อสร้าง และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง

สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธ

กิจการร่วมค้า ITD-NWR MRT ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 5.79 จากแผนงานร้อยละ 2.48 เร็วกว่าแผนร้อยละ 3.31 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตเข้าพื้นที่ก่อสร้าง งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง งานประสานข้อมูลแผนการจัดการจราจรกับตำรวจจราจรและหน่วยงานในพื้นที่ งานสำรวจสภาพพื้นที่จริง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน งานสำรวจทางโบราณคดี งานจัดเตรียมสำนักงานสนาม งานตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย งานประชาสัมพันธ์ งานชุมชนสัมพันธ์ และงานจัดเตรียมแผนการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น แผนการปิดเบี่ยงจราจร เป็นต้น

สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ - ดาวคะนอง

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 3.37 จากแผนงานร้อยละ 1.03 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.34 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตเข้าพื้นที่ก่อสร้าง งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานสาธารณสุขปทุมธานีที่เกี่ยวข้อง งานประสานข้อมูลแผนการจัดการจราจรกับตำรวจจราจรและหน่วยงานในพื้นที่ งานสำรวจสภาพพื้นที่จริง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน งานจัดเตรียมสำนักงานสนาม งานตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย งานประชาสัมพันธ์ งานชุมชนสัมพันธ์ และงานจัดเตรียมแผนการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น แผนการปิดเบี่ยงจราจร เป็นต้น

สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ครุฑใน อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) และอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride)

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 ร้อยละ 1.24 จากแผนงานร้อยละ 0.09 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.15 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานสนาม งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตรับมอบพื้นที่ก่อสร้าง งานประสานข้อมูล

กับหน่วยงานสาธารณสุขโรคที่เกี่ยวข้อง งานสำรวจสภาพพื้นที่จริง งานชุดเจาะสำรวจชั้นดิน และงานสำรวจสาธารณสุขโรค เป็นต้น รวมทั้งดำเนินงานตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และ มาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง ตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 ร้อยละ 3.88 จากแผนงานร้อยละ 0.99 เร็วกว่าแผนร้อยละ 2.89 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานสนาม งานออกแบบงานระบบราง การจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ ตามเงื่อนไขสัญญา และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น รวมทั้งดำเนินงานตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

6. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับ บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (ผู้รับสัมปทาน) เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 มูลค่าสัญญา 43,104 ล้านบาท โดยเริ่มงานก่อสร้างงานโยธา ผลิต และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า (งานในระยะที่ 1) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการก่อสร้าง และมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 ในภาพรวมร้อยละ 96.79 จากแผนงานร้อยละ 95.44 โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้

งานก่อสร้างโยธา

เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โครงการฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างภายใต้หลักเกณฑ์ มาตรการป้องกันควบคุมโรคในพื้นที่เฉพาะ (Bubble and Seal) เพื่อป้องกันการระบาดในแรงงาน และยังคงดำเนินกิจการภายใต้ มาตรการการเดินทางและเคลื่อนย้ายระหว่างที่พักและสถานที่ทำงานภายใต้การกำกับควบคุม (Sealed Route) ตามข้อกำหนด ออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนด การบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 ซึ่งผู้รับสัมปทาน EBM สามารถดำเนินการได้ ดังนี้

- จัดส่งเอกสารเพื่อขออนุมัติแบบก่อสร้าง
- งานโครงสร้างทางวิ่ง อยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง Emergency Walkway

งานสถานี อยู่ระหว่างดำเนินการผลิตและติดตั้ง ชิ้นส่วน Steel Structure Roof และ Evacuation Stair งาน ติดตั้งหลังคา Metal Sheet งานติดตั้งเหล็กเสริมและเทคอนกรีต สำหรับงานหล่อในที่ งานสถาปัตยกรรม เช่น งานฝ้า งานผนัง งานพื้น เป็นต้น งานระบบอำนวยความสะดวกภายในอาคาร งานก่อสร้างอาคารทางขึ้น - ลง สำหรับงานศูนย์ซ่อมบำรุง อยู่ระหว่างดำเนินงานสถาปัตยกรรม งานถนนและรั้วภายใน ศูนย์ซ่อมบำรุง งานระบบอาคารต่าง ๆ และงานอาคารจอดรถแล้วจร (Park & Ride) อยู่ระหว่างดำเนินงานระบบอาคารต่าง ๆ และ ก่อสร้างอาคารทดแทนแนวทางหลวงสมุทรปราการ

สำหรับงานผลิตและติดตั้งระบบรถไฟฟ้า นั้น ปัจจุบันอยู่ใน ขั้นตอนของการผลิต ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์ของงานระบบ รถไฟฟ้า โดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับ ร้อยละ 96.56 แบ่งเป็นความก้าวหน้าของงานแต่ละระบบ ดังนี้

- ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 97.96
- ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 90.95
- ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า (Power Supply System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 97.10
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (Communication System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 88.79
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (Depot and Workshop Equipment) มีความก้าวหน้าร้อยละ 93.98
- รางจ่ายกระแสไฟฟ้า (Conductor Rail) มีความก้าวหน้าร้อยละ 97.45
- ระบบประตูกันชานชาลา (Platform Screen Doors) มีความก้าวหน้าร้อยละ 96.30
- ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 82.20
- ระบบควบคุมกำกับดูแลและจัดเก็บข้อมูล (SCADA) มีความก้าวหน้าร้อยละ 98.17
- ประแจสับราง (Track Switches) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 98.52
- คานทางวิ่งสำหรับรถไฟฟ้า (Guideway Structure) มีความก้าวหน้าร้อยละ 100

ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการนำส่งขบวนรถไฟมาถึงประเทศไทยแล้วทั้งสิ้น 29 ขบวน จากจำนวนทั้งหมด 30 ขบวน โดยเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2565 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ได้ลงพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้าง แผนการพัฒนาโครงการฯ ในอนาคตการเชื่อมต่อกับโครงการขนส่งมวลชนอื่น ๆ และความพร้อมของขบวนรถต่าง ๆ รวมถึงแผนการเตรียมเปิดให้บริการเดินรถ

7. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

รฟม. ได้ลงนามสัญญาว่าจ้างการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กับ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ NBM เริ่มงานในระยะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาขบวนรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป โดยปัจจุบันการดำเนินงานระยะที่ 1 ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 มีความก้าวหน้ารวมเท่ากับร้อยละ 92.28 โดยมีความก้าวหน้าในงานก่อสร้างงานโยธาเท่ากับร้อยละ 92.82

สำหรับงานผลิตและติดตั้งระบบรถไฟฟ้า นั้น ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการผลิต ติดตั้งและทดสอบอุปกรณ์ของงานระบบรถไฟฟ้า โดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 เท่ากับร้อยละ 91.74 แบ่งเป็นความก้าวหน้าของงานแต่ละระบบ ดังนี้

- ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) มีความก้าวหน้าร้อยละ 93.36
- ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 83.85
- ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า (Power Supply System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 93.44
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (Communication System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 80.72
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (Depot and Workshop Equipment) มีความก้าวหน้าร้อยละ 92.44

- ร่างจ่ายกระแสไฟฟ้า (Conductor Rail) มีความก้าวหน้าร้อยละ 91.33
- ระบบประตูกันชานชาลา (Platform Screen Doors) มีความก้าวหน้าร้อยละ 83.21
- ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 73.60
- ระบบควบคุมกำกับดูแลและจัดเก็บข้อมูล (SCADA) มีความก้าวหน้าร้อยละ 93.76
- ประแจสับราง (Track Switches) มีความก้าวหน้าร้อยละ 94.26
- คานทางวิ่งสำหรับรถไฟฟ้า (Guideway Structure) มีความก้าวหน้าร้อยละ 96.99

ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการนำส่งขบวนรถไฟมาถึงประเทศไทยแล้วทั้งสิ้น 34 ขบวน จากจำนวนทั้งหมด 42 ขบวน โดยเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2565 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ได้ลงพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้าง แผนการพัฒนาโครงการฯ ในอนาคต การเชื่อมต่อกับโครงการขนส่งมวลชนอื่น ๆ และความพร้อมของขบวนรถต่าง ๆ รวมถึงแผนการเตรียมเปิดให้บริการเดินรถ

8. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 ได้มีมติโดยสรุปอนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบาย PPP) เสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) เร่งรัดการดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - สุวินทวรรตมแห่งประเทศไทย และการดำเนินกระบวนการคัดเลือก

เอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยในการดำเนินการใด ๆ ในทุกขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือปฏิบัติให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ รฟม. ได้มีประกาศเชิญชวนฯ เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 โดยขายเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน (RFP) ตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม - 10 มิถุนายน 2565 เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาขายเอกสาร RFP ในวันที่ 10 มิถุนายน 2565 มีเอกชนผู้สนใจซื้อเอกสารทั้งสิ้น 14 ราย ต่อมาในวันที่ 27 กรกฎาคม 2565 มีเอกชนยื่นข้อเสนอทั้งสิ้นจำนวน 2 ราย ได้แก่ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ ITD Group ซึ่งปัจจุบัน รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาและเสนอผลการคัดเลือกต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อเห็นชอบผลการคัดเลือกต่อไป

9. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคม และ รฟม. ดำเนินการตามข้อสั่งเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ กับผู้รับสัมปทานคือบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลบางตลาด ตำบลคลองเกลือ และตำบลบ้านใหม่ อำเภอบางเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2565 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการ

ขนส่งมวลชน ในท้องที่ตำบลบางตลาด ตำบลคลองเกลือ และตำบลบ้านใหม่ อำเภอบางเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2565 (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2565 และมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2565 แล้ว

สำหรับความก้าวหน้างานก่อสร้างงานโยธานั้น รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ NBM เริ่มงานในระยะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป ปัจจุบัน การดำเนินงานระยะที่ 1 ณ สิ้นเดือนกันยายน 2565 มีความก้าวหน้ารวมเท่ากับร้อยละ 4.86 โดยมีความก้าวหน้าในงานก่อสร้างงานโยธาเท่ากับร้อยละ 5.65 และความก้าวหน้าในงานระบบรถไฟฟ้าเท่ากับร้อยละ 3.27

10. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 ได้พิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมเชิงหลักการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน เพื่อต่อขยายการเดินทางจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร จำนวน 2 สถานี แล้ว มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2561 มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบัน รฟม. และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ได้เจรจาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน (โครงการส่วนต่อขยายฯ) ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 มาเป็นลำดับ โดยยังคงค้างในประเด็นการให้ EBM รับภาระชดเชย กรณีหากในอนาคตพิสูจน์ได้ว่าการดำเนินโครงการส่วนต่อขยายฯ ส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสาร

ของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อเสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณาต่อไป

11. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ได้พิจารณาขอความเห็นชอบการดำเนินงานส่วนฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ของ รฟม. ในส่วนที่ซ้อนทับกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งมีมติเห็นชอบการดำเนินงานส่วนฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ในส่วนที่ซ้อนทับกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 โดยให้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากของโครงการทั้งสองไปพร้อมกัน ทั้งนี้ ให้ กทพ. ตกลง รายละเอียดกับ รฟม. ต่อไป

ทั้งนี้ รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนและปรับปรุงรายละเอียดความเหมาะสม และจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา (ที่ปรึกษา BRLC) เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2565 โดยมีกำหนดเริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป ปัจจุบัน รฟม. และที่ปรึกษา BRLC อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาทบทวนโครงการให้มีความก้าวหน้าเป็นไปตามแผนงานต่อไป

12. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2561 มีมติรับทราบผลการดำเนินงานของ รฟม. ในปีงบประมาณ 2560 และโครงการและแผนงานของ รฟม. ในอนาคต ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4 นั้น กระทรวงคมนาคมเห็นควรชะลอการดำเนินโครงการไปก่อนเนื่องจากเป็นโครงการที่มีระยะทางสั้น โดยเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรอบคอบ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการสอบถามความสนใจและ

ความพร้อมของเอกชนในการลงทุน ทั้งในส่วนของงานโยธาและงานระบบ รวมทั้งให้นำผลการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอโครงการฯ อีกครั้ง ซึ่งปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาตามความเห็นดังกล่าวก่อนเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

13. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปหารือร่วมกับกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว เกี่ยวกับผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา และช่วงสมุทรปราการ - บางปู โดย รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันเพื่อเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

14. โครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ

นอกจากการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว รฟม. ยังได้รับมอบหมายให้ดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ รวม 4 โครงการ ดังนี้

1. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแถมคลอง รฟม. ได้ร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม พิจารณารูปแบบการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมทั้งการพิจารณาการต่อขยายแนวเส้นทางโครงการฯ ไปยังท่าฉัตรไชยเพื่อรองรับการเดินทางของผู้เข้าร่วมงาน Specialised Expo 2028 และ รฟม. ได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดภูเก็ต เกี่ยวกับประเด็นดังกล่าวในช่วงเดือนมิถุนายน 2565 ที่ผ่านมา พบว่า ประชาชนในพื้นที่โดยส่วนมากเห็นด้วยกับอัตราค่าโดยสารที่ รฟม. เสนอ และเห็นด้วยกับการขยายแนวเส้นทางโครงการฯ ไปยังท่าฉัตรไชย ทั้งนี้ ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบโครงการฯ และส่วนต่อขยายไปยังท่าฉัตรไชย

2. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามานสามัคคี โดย รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรู๊ป จำกัด (กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CMTR) เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามานสามัคคี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่ง รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CMTR เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป โดยเมื่อปี 2563 รฟม. ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (การปฐมนิเทศโครงการ) เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2563 และจัดการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2563 และวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2563 เรียบร้อยแล้ว

ต่อมา รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมของสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามานสามัคคี เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 และได้มีหนังสือแจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1-1 (Notice to Proceed 1-1) ตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

3. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดยบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2562 โดย รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษา เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2562 และ รฟม. ได้จัดการประชุมรับฟัง

ความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาของโครงการ) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 และการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2563 เรียบร้อยแล้ว

ต่อมา รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมของสัญญาจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 และได้มีหนังสือแจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1-1 (Notice to Proceed 1-1) ตามบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติม ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์ระบบเทคโนโลยีรถไฟฟ้าที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

4. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก พระราชกฤษฎีกากำหนดจังหวัดให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 เพื่อให้อำนาจ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดพิษณุโลก ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2563 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน 2563 ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการฯ ให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดต่อไป



ผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

1. การดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รฟม. มีความห่วงใยในคุณภาพชีวิตของประชาชนและสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายในการควบคุมกำกับการทำงานของผู้รับสัมปทานและผู้รับจ้างก่อสร้างในทุกโครงการ ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (รายงาน EIA) โดย รฟม. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน คณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายใน รฟม. อาทิ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนสภาวิศวกรรมแห่งประเทศไทย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่งมวลชน และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น เพื่อพิจารณาผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของงานของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อมทั้งในส่วนของการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ และผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนที่ได้รับจากประชาชนในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนการสุ่มตรวจพื้นที่ก่อสร้างทั้งในช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืนเป็นประจำทุกเดือน และนำผลการตรวจสอบรายงานในการประชุมคณะทำงาน คณะกรรมการต่อไป โดยในปีงบประมาณ 2565 ได้มีการประชุมคณะทำงาน คณะกรรมการต่าง ๆ ดังนี้

- คณะทำงานควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีการประชุม 1 ครั้ง
- คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีการประชุม 2 ครั้ง

- คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี มีการประชุม 2 ครั้ง

- คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง มีการประชุม 2 ครั้ง

สำหรับผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปกิจกรรมได้ดังนี้

- การติดตามตรวจสอบประจำเดือน โดยผู้แทนคณะกรรมการได้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานโครงการตามแบบฟอร์มการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม และหลังจากการตรวจสอบผู้แทนคณะกรรมการจะทำรายงานผลการตรวจสอบพร้อมทั้งประเด็นที่ต้องแก้ไขให้คณะกรรมการพิจารณา โดยในกรณีที่ผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานมิได้ปรับปรุงแก้ไขประเด็นที่คณะกรรมการสั่งการตามที่กำหนด รฟม. จะมีบทลงโทษผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานโดยการให้ย้ายเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบพื้นที่ก่อสร้างนั้นออก หรือไม่เบิกจ่ายเงินค่าจ้างในส่วนของคุณค่าใช้จ่ายรวมด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการใหม่ที่ รฟม. ได้กำหนดเพิ่มเติมจากการดำเนินการในอดีต

- การสุ่มตรวจเวลากลางคืน โดยผู้แทนคณะกรรมการจะดำเนินการตรวจสอบทุกเดือน โดยจะเน้นบริเวณก่อสร้างที่มีกิจกรรมขนย้ายดิน และงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน โดยในการตรวจสอบได้มีการตรวจไฟส่องสว่างรอบพื้นที่โครงการ ความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ขนถ่ายดิน ความเรียบร้อยของรถบรรทุกดิน การฉีดล้างล้อ การใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถ การตกหล่นของดินระหว่างขนส่ง รวมทั้งเสียงดังรบกวนจากกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืน

ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม รฟม. จะรายงานผลการตรวจสอบในการประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณา นอกจากนี้ยังมีมาตรการสนับสนุนส่งเสริม สร้างกำลังใจให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานโดยการประกาศเกียรติคุณ และมอบรางวัลดีเด่นและรางวัลชมเชยให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้รับสัมปทานที่มีผลการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมครบถ้วน



2. การดำเนินงานเพื่อลดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5)

นอกจากการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้ปฏิบัติการอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอแล้ว รฟม. ยังได้กำหนดมาตรการเพื่อร่วมบรรเทาสถานการณ์ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) เกินมาตรฐานในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่

- ▼ การงดกิจกรรมก่อสร้างที่ทำให้เกิดฝุ่นละออง ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า พร้อมเร่งคืนพื้นผิวจราจรให้มากที่สุด เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัด



- ▼ การตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ใช้ในงานก่อสร้างไม่ให้มีควันดำ/ควันขาว รวมทั้งซ่อมบำรุงเครื่องจักร/เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องเป็นประจำ



- ▼ การฉีดพ่นละอองน้ำในอากาศโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อดักจับฝุ่น PM2.5 ในพื้นที่รถติดสะสมหรือมีปริมาณจากรถมาก



- ▼ การทำความสะอาดถนนสาธารณะ โดยใช้รถกวาดดูดฝุ่นของโครงการ ทำความสะอาดถนนสาธารณะโดยรอบพื้นที่ก่อสร้างโครงการเป็นประจำทุกวัน รวมถึงการทำความสะอาด โดยการกวาดและฉีดล้างด้วยน้ำในพื้นที่โดยรอบบริเวณก่อสร้างโครงการเป็นประจำ



- ▼ มาตรการอื่น ๆ เช่น การควบคุมรถบรรทุกที่เข้าออกพื้นที่ต้องมีการล้างล้อทำความสะอาดทุกครั้ง การปิดคลุมกระบะรถบรรทุก และกองวัสดุก่อสร้าง และห้ามไม่ให้ติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้หากไม่มีการปฏิบัติงาน เป็นต้น



ผลการดำเนินงานด้านอัตราค่าโดยสารและธุรกิจบัตรโดยสาร

1. โครงการเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้ตัวร่วม



รฟม. ได้ร่วมกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ BEM ในการนำเทคโนโลยี EMV Contactless มาใช้กับระบบตัวร่วมในรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยสามารถเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการด้วยบัตรเครดิต VISA/Master Card ชนิด EMV Contactless ของทุกธนาคาร ตั้งแต่วันที่ 29 มกราคม 2565 (เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2565) และเริ่มเปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต VISA/Master Card ชนิด EMV Contactless ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2565 เป็นต้นไป โดยการดำเนินการดังกล่าว สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการส่งเสริมการชำระเงินด้วยระบบขนส่งสาธารณะด้วยระบบตัวร่วม สนับสนุนสังคมไร้เงินสด โดยประชาชนสามารถใช้บัตรเครดิตหรือบัตรเครดิต เป็นสื่อกลางในการชำระค่าโดยสารแทนบัตรโดยสารที่ออกโดยผู้ประกอบการรถไฟฟ้า ทำให้ไม่ต้องพกบัตรหลายใบในการเดินทาง ช่วยลดเวลาในการซื้อตั๋ว และช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการระบบตั๋วของผู้ให้บริการ

2. การจัดทำบัตรร่วมธุรกิจ (Co-brand Card)

รฟม. ร่วมกับ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำบัตรร่วมธุรกิจต่อเนื่องเพิ่มเติมจากปีงบประมาณ 2564 โดยได้พัฒนาให้สามารถใช้งานร่วมกับระบบ EMV Contactless ทั้งนี้ บัตรดังกล่าวสามารถใช้เป็นบัตรเครดิตสำหรับการทำธุรกรรมในภาคธนาคารและเป็นบัตรโดยสารรถไฟฟ้าของ รฟม. รวมไปถึงระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่รองรับบัตร EMV Contactless ได้ในใบเดียวกัน ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้าให้แก่ลูกค้า/ผู้ถือบัตร ตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมือง ตลอดจนเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น



3. การจัดทำบัตรโดยสารที่ระลึกสำหรับการประชุม APEC (TPTWG52)

รฟม. ร่วมกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำบัตรโดยสารที่ระลึกสำหรับการประชุม คณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค ครั้งที่ 52 (TPTWG52) ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน 2565 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประชุม APEC 2022 โดยสามารถใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. และระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่รองรับบัตร EMV Contactless นอกจากนี้ยังสามารถใช้ชำระค่าสินค้าและบริการได้ในบัตรใบเดียวกัน



4. การออกผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องโดยสาร (Pass)

MRT ขยายเวลาจำหน่าย
เที่ยวโดยสาร
ประเภทบุคคลทั่วไป
โปรโมชั่นสุดคุ้ม
ถึง 31 กรกฎาคม 2566
Until 31st July 2023

ประเภทบัตร	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน	จำนวนเงิน
PL Adult Pass	15	450	30
BL Adult Pass	15	700	28
ML Adult Pass	40	1,040	26
	50	1,100	22
	60	1,200	20

PL Adult Pass
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีม่วง (Purple Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (Blue Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีชมพู (Pink Line) ได้

BL Adult Pass
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (Blue Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีชมพู (Pink Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีม่วง (Purple Line) ได้

ML Adult Pass
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (Blue Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีชมพู (Pink Line) ได้
 สามารถขึ้นรถไฟฟ้าสายสีม่วง (Purple Line) ได้

รฟม. ร่วมกับ BEM ขยายเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร แบบจำกัดเที่ยว สายฉลองรัชธรรม (Purple Line Pass: PL Pass) สายเฉลิมรัชมงคล (Blue Line Pass: BL Pass) และเที่ยวโดยสารร่วม (Multiline Pass: ML Pass) ในราคาจำหน่ายเดิม จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2566 เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้ประชาชนที่เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามหานคร รวมทั้งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์และความพึงพอใจต่อ รฟม. และกระทรวงคมนาคม อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการบรรเทาความเดือดร้อนและลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

5. การส่งเสริมการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจด้านบัตรโดยสาร



รฟม. ร่วมกับพันธมิตรธุรกิจด้านบัตรโดยสาร มอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยมอบส่วนลดการเติมเงินหรือเติมเที่ยวโดยสาร ณ ห้องออกบัตรโดยสาร สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยสมาชิก AIS Points สามารถรับสิทธิ์ได้ทุกวันศุกร์ - วันอาทิตย์ และสมาชิกบัตรเครดิต KTC สามารถรับสิทธิ์ได้ทุกวัน โดยมีเงื่อนไขเป็นไปตามที่พันธมิตรกำหนด

และเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 รฟม. ร่วมกับ BEM ได้ออกมาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 กรณีเที่ยวโดยสาร (Pass) โดยผู้โดยสารสามารถติดต่อขอเปลี่ยนเที่ยวโดยสารที่หมดอายุ

เป็นคู่มือการเดินทางได้ตามประเภทผลิตภัณฑ์และจำนวนเที่ยวโดยสารที่คงเหลือได้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ทั้งนี้ เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด นอกจากนี้ รฟม. ยังร่วมกับ BEM ให้บริการเติมเงินออนไลน์ (Online Top Up) ผ่าน Application ของ TrueMoney Wallet Krungthai NEXT และ ShopeePay ซึ่งช่วยลดการสัมผัสเงินสดและความเสี่ยงจากการติดเชื้อไวรัส COVID-19 อีกทั้งยังอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถทำรายการเติมเงินได้จากทุกที่ ซึ่งเป็นการตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมืองได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ หากผู้โดยสารไม่นำบัตรโดยสารมาแตะที่เครื่องป้อนมูลค่าบัตร (Activate Value Machine: AVM) ภายใน 7 วันนับจากทำรายการ ระบบจะคืนเงินให้กับผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ

ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัย และกู้ภัย

รฟม. ได้จัดตั้งฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย (ฝรภ.) ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล วางแผน จัดทำมาตรการ และงานอื่น ๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยแก่ระบบรถไฟฟ้า ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า งานดับเพลิง งานกู้ภัยและรักษาเขตทาง งานแก้ไขและบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินภายในเขตระบบรถไฟฟ้า งานตรวจสอบการได้รับอนุญาตก่อสร้างในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า งานให้บริการองค์ความรู้เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การดับเพลิง การกู้ภัยและรักษาเขตทาง งานอื่นที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย โดยจัดกำลังพนักงานเจ้าหน้าที่ประกอบด้วย พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกู้ภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เป็นผู้ปฏิบัติงานในการดูแลรักษาความปลอดภัยความสงบ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเขตระบบรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

1. การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

ในปีงบประมาณ 2565 ฝรภ. ได้จัดวางกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกู้ภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า ตลอดระยะเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่การเปิดให้บริการ เวลา 06:00 น. จนปิดให้บริการ เวลา 24:00 น. โดยมีบุคลากรปฏิบัติงาน ดังนี้

1. พนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า
2. พนักงานกู้ภัย ทำหน้าที่ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ทั้งด้านการดับเพลิง กู้ภัย กู้ชีพ สารเคมีและวัตถุอันตราย และให้การช่วยเหลือผู้โดยสาร หรือประชาชนในเขตระบบรถไฟฟ้า
3. พนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ตรวจสอบ ตรวจสอบและพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด เหตุขู่วางระเบิด หรือเหตุระเบิดในเขตระบบรถไฟฟ้า

4. พนักงานผู้บังคับบัญชาตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด (K-9) ทำงานร่วมกับพนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ในการใช้สุนัขเข้าตรวจสอบตรวจค้นกรณีเหตุวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด ฯลฯ ในเขตระบบรถไฟฟ้า

5. พนักงานรักษาเขตทาง มีหน้าที่ดูแลรักษาและป้องกันการบุกรุกเขตระบบรถไฟฟ้า หรือการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของรถไฟฟ้าโดยมิได้รับอนุญาต

6. พนักงานสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหน่วยงานภายในและภายนอก เพื่อรับและแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือทั้งในกรณีปกติและกรณีมีเหตุฉุกเฉิน รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า ตลอด 24 ชั่วโมง

2. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย เช่น ปืนพก ปืนไฟฟ้า สเปรย์พริกไทย ดั้ว ทุบแกมมื่อ ไฟฉาย วิทยุสื่อสาร เป็นต้น
2. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยด้านวัตถุระเบิด เช่น เครื่องเอกซเรย์วงจรปิดแบบเคลื่อนที่ได้ ผ้าห่มคลุมระเบิด (Bomb Blanket) ชุดนิรภัยวัตถุระเบิด (Bomb Suit) อุปกรณ์เชือกและตะขอ (Hook & Line) เป็นต้น
3. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดสารเคมีและวัตถุอันตราย อุปกรณ์ตัดถ่างไฟฟ้า รถยนต์กู้ภัย รถยนต์บรรทุกน้ำดับเพลิง รถกู้ภัยสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ชุดหมอนลมยกน้ำหนัก กล้องตรวจจับความร้อน อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ เครื่องกระตุกคลื่นไฟฟ้าหัวใจ ชนิดอัตโนมัติ (AED) อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย เป็นต้น
4. สุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด



3. การติดตั้งอุปกรณ์หลักในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณประตูทางเข้า - ออก และชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) รวมทั้งภายในตัวอาคารสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี
2. ติดตั้งเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector: WMD) ทุกทางเข้า - ออก ตรวจสอบสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่ระบบ เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตรา เฝ้าระวัง และอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า อาคารและลานจอดรถ
3. ติดตั้งระบบความปลอดภัยด้านอัคคีภัย เช่น ระบบตรวจจับความร้อนและควัน ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศ เป็นต้น

4. มาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. ตรวจสอบตราสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทางเข้า - ออก ชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) และพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และมีพนักงาน รปภ. ประจำสถานีตรวจตราพื้นที่ต่าง ๆ ตลอดเวลา
2. ตรวจสอบสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าด้วยเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector) และมีการสุ่มตรวจกระเป๋าผู้โดยสาร
3. กำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของ BEM ยืนบริเวณเครื่องตรวจโลหะใกล้ทางขึ้นและทางลงสถานี
4. ติดตั้งป้ายประกาศ (ชั่วคราว) เพื่อขอความร่วมมือกรณีผู้ใช้บริการที่พบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัย

5. เข้มงวดในการตรวจสอบการเข้าทำงานของพนักงานที่เข้าปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้า โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้จะไม่อนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน

6. กรณีผู้ใช้บริการลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของในบริเวณสถานีรถไฟฟ้า BEM จะรวบรวมทรัพย์สินหรือสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบหาเจ้าของ ในกรณีที่ทรัพย์สินหรือสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย BEM จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบและพิสูจน์ทราบต่อไป

7. มีการฝึกซ้อมการเผชิญเหตุร่วมกับ BEM และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ในการรักษาความปลอดภัย ดับเพลิง - กู้ภัย

8. กรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ จะให้การช่วยเหลือเบื้องต้น จนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์เดินทางมารับช่วงต่อ

9. ศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพสุธา) เป็นศูนย์ติดต่อประสานความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคง และผู้บังคับบัญชาเพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ปัจจุบัน และนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย ให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง หมายเลขโทรศัพท์ 0 2938 3666 และ 0 2716 4000 ต่อ 6302

10. มีการจัดตั้งสถาบันการรักษาดูแลความปลอดภัยและดับเพลิง - กู้ภัย เพื่อดำเนินการฝึกอบรมเพิ่มทักษะและขีดความสามารถให้กับพนักงานของฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย พนักงานของ รฟม. ตลอดจนบุคคลภายนอก เช่น ผู้รับสัมปทานของ รฟม. เป็นต้น

11. มีการจัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมร่วมกับหน่วยงานความมั่นคง ในด้านการป้องกันการก่อการร้าย การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การเจรจาต่อรองและการบริหารวิกฤติเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระบบรถไฟฟ้า



5. การนำระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 มาใช้ในงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงกำหนดให้งานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยเข้าสู่ระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากระบบบริหารคุณภาพดังกล่าว มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ตรวจสอบได้ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้บริการ ทำให้ รฟม. มีการปรับปรุงขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากที่สุด การดำเนินงานระบบบริหารคุณภาพเป็นการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานกู้ภัย ตามระเบียบการปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 ที่ครอบคลุมภารกิจของฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวจะกำหนดกระบวนการปฏิบัติงานเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน และสามารถทวนสอบการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยเขตรบบรถไฟฟ้ามหานครในภาวะปกติ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานของพนักงานกู้ภัยในภาวะปกติ และระเบียบปฏิบัติงานการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวนี้ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ รฟม. ที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงการให้บริการด้านความปลอดภัยที่พึงพอใจตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อส่งเสริมบริการรถไฟฟ้าที่รวดเร็วและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

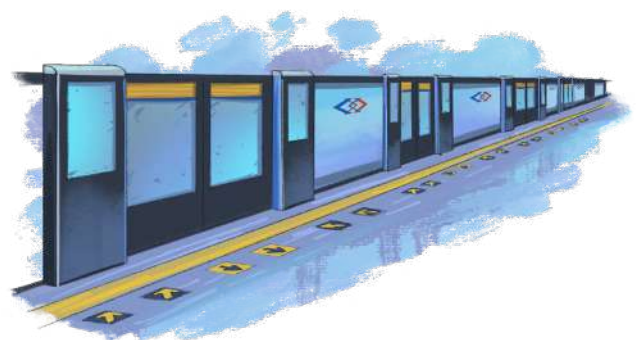
ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. สามารถดำเนินการป้องกัน ปู่อรักษาความปลอดภัย ความสงบและความเป็นระเบียบเรียบร้อยได้ผลตามแผนและตัวชี้วัด ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2565

6. การสร้างสรรค์นวัตกรรมในงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

การดำเนินการสร้างนวัตกรรมของ รฟม. นั้น ได้ดำเนินการปรับปรุงและจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ ดังนี้ วิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ (พนักงานสื่อสาร พนักงานผู้บังคับบัญชา) ของ รฟม. และวิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ (พนักงานกู้ภัย พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ) ของ รฟม. ทั้งนี้ นอกจากเป็นไปเพื่อความเรียบร้อยในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะแล้ว ยังสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนอัตราค่าจ้างและประมาณค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการทำงานล่วงเวลาของพนักงาน รฟม. ได้อีกด้วย

7. การดูแลรักษาความปลอดภัยผู้โดยสาร ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19

1. จัดให้มีจุดคัดกรองวัดอุณหภูมิของผู้โดยสารทุกคนก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าในทุกสถานี ตลอดระยะเวลาการให้บริการ
2. จัดให้มีชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัย กู้ภัย และพิสูจน์ทราบ (EOD/K-9) เป็นชุดปฏิบัติการหลักเสริมการทำงาน ของ BEM เพื่อตอบโต้เหตุฉุกเฉินในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่
3. ผู้โดยสารทุกคนต้องใส่หน้ากากอนามัย และ/หรือ หน้ากากผ้าในการใช้บริการรถไฟฟ้า



ผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

รฟม. ได้ให้ความสำคัญต่อบุคลากร โดยถือว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดที่จะนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน รฟม. จึงได้กำหนดกลยุทธ์การสร้างบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพและสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ ภายใต้ยุทธศาสตร์การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2565 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและยั่งยืน ซึ่งมีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ให้ รฟม. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (HPO) และมีธรรมาภิบาลที่ดี การบริหารทรัพยากรบุคคลจึงมุ่งเน้นการบริหารจัดการคนให้เป็นคนดี คนเก่ง มีความสุขและผูกพันกับองค์กร มีพฤติกรรมการทำงานตามค่านิยมร่วมขององค์กร ซึ่งมีผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ ดังนี้

1. การเรียนรู้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล



รฟม. มุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ยกระดับการเรียนรู้และพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ และยุทธศาสตร์ของ รฟม. โดยการเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ เทคโนโลยีดิจิทัล และสภาพการณ์แข่งขัน (New-skill/Up-skill/Re-skill) ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในการสนับสนุนองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี เป็นต้น โดยในปี 2565 รฟม. ได้กำหนดเส้นทางการพัฒนา (Career Training Roadmap: C-TRM) ด้วยวิธีการฝึกอบรม (Training) เพื่อพัฒนาบุคลากรทุกระดับตามสมรรถนะหลักขององค์กร (Corporate Core Competency) สมรรถนะหลัก (Core Competency) สมรรถนะด้านการบริหาร (Managerial Competency) และการพัฒนาสมรรถนะประจำกลุ่มงานและสมรรถนะประจำตำแหน่งงาน (Functional/Technical Competency) ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล รวมถึงรองรับการพัฒนาบุคลากรระบบราง ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน และมุ่งเน้นการพัฒนาที่ไม่ใช่การฝึกอบรม (Non Classroom Training) ได้แก่ การเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-Learning) ผ่านระบบ e-Learning การสอนงานในขณะปฏิบัติงาน (On the Job Training: OJT) ให้กับพนักงานทุกระดับ

โดยเฉพาะพนักงานใหม่ในช่วงระยะเวลาทดลองงาน และการสอนงาน (Coaching) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้วยวิธีที่หลากหลายเน้นการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมบุคลากรให้มีส่วนร่วมและมีความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง พร้อมส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพด้วยวิธีที่หลากหลาย เน้นการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมบุคลากรให้มีส่วนร่วมและมีความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง ด้วยวิธีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) รูปแบบการพัฒนาแบบ 70 : 20 : 10 (Learning Model) ที่นอกเหนือจากการพัฒนาโดยไม่ใช้วิธีการฝึกอบรม (Non-Training) โดยมีผลตัวชี้วัดตามแผนวิสาหกิจปีงบประมาณ 2565 ด้านการประเมินสัดส่วนของบุคลากรที่มีสมรรถนะหลักตามมาตรฐานที่องค์กรคาดหวัง เท่ากับร้อยละ 96.95 ซึ่งมากกว่าค่าเป้าหมายร้อยละ 96.61 และสามารถปิด Gap พนักงานที่มีระดับสมรรถนะยังไม่ได้ตามมาตรฐานขององค์กรได้ร้อยละ 94.59

นอกจากนี้ รฟม. ยังได้มีการสร้างแรงกระตุ้นและแรงจูงใจให้บุคลากรรู้คุณค่าของตนเองและคุณค่าของงานที่ทำให้โอกาสแก่บุคลากรในการเรียนรู้และการเติบโตในสายอาชีพ ด้วยการพัฒนาและปรับปรุงระบบงานทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ระบบความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) และแนวทางการพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Development Plan) ได้ดำเนินการจัดทำกลไกในการสนับสนุนการจัดการความก้าวหน้าในสายอาชีพฯ ให้กับบุคลากร รวมถึงสื่อสารให้บุคลากรรับทราบผ่าน 4 ช่องทาง ได้แก่ 1) E-mail 2) ตู้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ แผนกพัฒนาระบบงานทรัพยากรบุคคล กองพัฒนาบุคลากร ฝ่ายทรัพยากรบุคคล 3) เว็บไซต์พัฒนาบุคลากร (HRD Website) และ 4) เว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ (KM Website) เพื่อให้บุคลากรมองเห็นเส้นทางเจริญเติบโตของตำแหน่งงานภายในองค์กร เป็นการส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรต่อองค์กรและผลการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

- การเตรียมความพร้อมบุคลากรขึ้นสู่ตำแหน่งผู้บริหารองค์กร (Succession Planning) ให้กับตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรองผู้ว่าการ ซึ่งเป็นตำแหน่งเป้าหมาย (Key Strategic Position) มีการคัดเลือกผู้มีศักยภาพ (Successor) จากการประเมินสมรรถนะหลัก (Core Competency) และสมรรถนะด้านการบริหาร (Managerial Competency)

- การพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) ได้ดำเนินการพัฒนาในหมวดที่ 2 หลักสูตรการเสริมสร้างองค์ความรู้เชิงธุรกิจ กิจกรรมรถไฟฯ การพัฒนาพื้นที่การค้า การค้าปลีก และนวัตกรรม พร้อมทั้งหมวดที่ 3 การพัฒนาผ่านโครงการพิเศษ โดยบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) ได้ผ่านการสอบประมวลผลการเรียนรู้ จำนวน 39 คน โดยผู้ที่ผ่านการคัดเลือกเป็นบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) จะนำโครงการพิเศษที่เคยนำเสนอ (Show Your Idea) ต่อยอดเป็นนวัตกรรมให้เกิดเป็นรูปธรรมสู่การพัฒนาเป็นนวัตกรรม (Innovator)

2. การจัดการความรู้

รฟม. มีนโยบาย เป้าหมาย ทิศทางการจัดการความรู้ ประจำปีงบประมาณ 2563 - 2567 ที่เชื่อมโยงกับกระบวนการจัดการความรู้ รฟม. (KM MRTA Model) ตามวิสัยทัศน์ด้านการจัดการความรู้ “ดำเนินการบริหารจัดการความรู้ในการสนับสนุนภารกิจ รฟม. เพื่อสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน” โดยในปีงบประมาณ 2565 มีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1. ทบทวนวิสัยทัศน์ ทิศทาง เป้าหมาย นโยบายด้านการจัดการความรู้ แผนแม่บทการจัดการความรู้ให้เชื่อมโยงกับแผนวิสาหกิจ รฟม. โดยมีคณะทำงานการจัดการความรู้และคณะทำงานด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม พิจารณาและให้คำแนะนำ

2. พัฒนาทีมขับเคลื่อนการจัดการความรู้ (KM Facilitator) ให้มีความรู้ความสามารถ ในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความรู้ทักษะการจัดการความรู้และลงมือปฏิบัติจริงให้มีความพร้อมในการใช้เครื่องมือ (KM Tools) และเครื่องมืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อการสื่อสาร ถ่ายทอดความรู้และการเผยแพร่ความรู้ให้แก่บุคลากรในสังกัด โดยผลงานที่ได้จากการพัฒนาทีมขับเคลื่อนสามารถนำไปต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรมที่สอดคล้องกับกระบวนการทำงานที่สำคัญขององค์กร

3. ส่งเสริมบุคลากรทุกสังกัดให้มีความตระหนักความเข้าใจ มีส่วนร่วมและสร้างแรงจูงใจ ด้านการจัดการความรู้ รวมทั้งส่งเสริมวัฒนธรรมให้บุคลากรมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ด้านการจัดการความรู้ ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เช่น กิจกรรม K-MRTA Day กิจกรรม MRTA Way และกิจกรรมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ข้ามหน่วยงาน เป็นต้น

4. พัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ รฟม. (KM Website) พัฒนาสื่อการเรียนรู้ในรูปแบบอินโฟกราฟิก e-Book และสำรวจการรับรู้ด้านการจัดการความรู้ เพื่อนำผลสำรวจมาปรับปรุงและพัฒนากระบวนการจัดการความรู้ที่เหมาะสมกับองค์กรต่อไป



3. การส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กร

รฟม. มีการดำเนินโครงการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรใน รฟม. เรื่อยมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 โดยวัฒนธรรมองค์กร รฟม. ประกอบด้วย MRTA ดังนี้

M Mastery

เป็นผู้มีความรู้ความสามารถสูง พร้อมเรียนรู้ มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีความรู้ความเชี่ยวชาญเพื่อพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง

R Respect

เคารพและให้เกียรติต่อบุคคลอื่น เคารพในคุณค่าและความคิดเห็นของบุคคลอื่น ปฏิบัติต่อบุคคลอื่นด้วยการให้เกียรติและเท่าเทียม

T Teamwork

ทำงานเป็นทีมเพื่อขับเคลื่อนองค์กร เรียนรู้การอยู่ร่วมกัน และร่วมมือกันทำงานภายใต้เป้าหมายขององค์กร

A Accountability

เป็นผู้มีความรับผิดชอบ รับผิดชอบต่องาน รับผิดชอบต่อผลงาน รับผิดชอบต่อองค์กร และรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2565 รฟม. ดำเนินกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการรับรู้และแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กร รฟม. เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กร และกระตุ้นให้พนักงานแสดงออกถึงพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามวัฒนธรรมองค์กร รฟม. จำนวน 8 กิจกรรม ดังนี้

- 1) กิจกรรม Innovative Leadership
- 2) กิจกรรม Risk Manager
- 3) กิจกรรม MRTA Personal
- 4) กิจกรรมสื่อสารเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร
- 5) กิจกรรมธรรม (งาน) สร้างสุข
- 6) กิจกรรมด้านทุจริต (ผู้บริหารระดับสูง)
- 7) กิจกรรม MRTA Culture x Squid Game และ
- 8) กิจกรรม K-MRTA DAY

ทั้งนี้ ผลการประเมินการรับรู้และการแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กรของพนักงาน รฟม. ปรากฏว่าในภาพรวมพนักงานของ รฟม. มีการรับรู้วัฒนธรรมองค์กรร้อยละ 93.40 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด และมีการแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ 92.60 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุดเช่นเดียวกัน

► มีการรับรู้วัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ:

93.40

► มีการแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ:

92.60





เพื่อให้พนักงานทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข มุ่งมั่น พยายามในการทำงาน รฟม. ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดย ผู้ว่าการ รฟม. ได้มอบนโยบายการสร้าง ความผูกพัน การให้รางวัล และยกย่องบุคลากรประจำปี 2565 - 2567 ดังนี้

1. ส่งเสริมให้บุคลากรมีการแสดงออกถึงความผูกพันต่อองค์กร โดยการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากรในแต่ละช่วงชีวิตการทำงาน ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาพนักงาน (Development) และการรักษานักงาน (Retention) การกำหนดเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากรทุกระดับ (Career Path)

2. ส่งเสริมให้บุคลากรมีความคิดสร้างสรรค์ สร้างนวัตกรรม และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

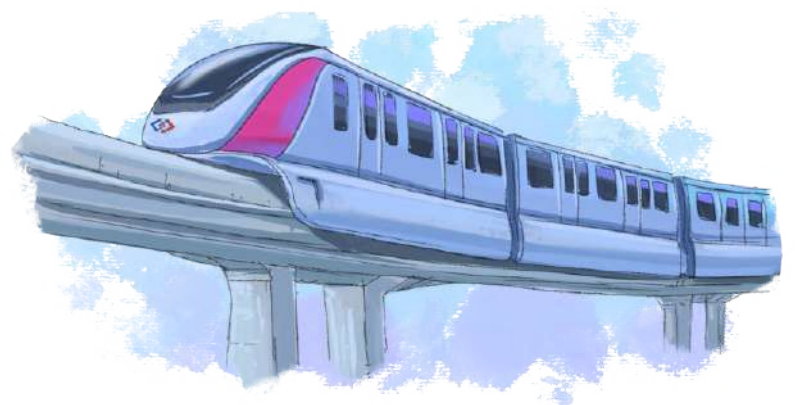
3. สร้างองค์กรแห่งความสุข (Happy Workplace) ส่งเสริมบรรยากาศการทำงานที่ดีภายในองค์กร สนับสนุนให้ผู้บริหารเป็นแบบอย่างและสร้างแรงบันดาลใจที่ดีในการทำงานให้แก่พนักงาน ให้มีความสำคัญกับการสื่อสารแบบสองทิศทาง สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของบุคลากรทุกระดับ

4. ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวอย่างสมดุล มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงตามหลัก Work-Life Balance

นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินกิจกรรม/โครงการเพื่อส่งเสริมความผูกพัน ตามแผนดำเนินงานส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปี 2565 จำนวน 12 กิจกรรม/โครงการ ดังนี้

1. กิจกรรมแอโรบิกเพื่อสุขภาพ
2. กิจกรรม Happy Birthday to You
3. กิจกรรม MRTA Way
4. กิจกรรม รฟม. ซ้ำ ทำ กัน
5. กิจกรรมทำเองได้ ง่ายนิดเดียว
6. กิจกรรม Happy Me, Happy MRTA
7. กิจกรรมเติมความภูมิใจให้ครอบครัว รฟม.
8. กิจกรรมเตรียมพร้อมรับวัยเกษียณ
9. กิจกรรมยกย่องชมเชย
10. MRTA x Squid Game
11. โครงการจัดทำระบบความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) และกำหนดแนวทางพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Development Plan)
12. โครงการปรับปรุงสวัสดิการ

ทั้งนี้ ผลการสำรวจความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2565 ปรากฏว่า ในภาพรวมบุคลากร รฟม. มีค่าเฉลี่ยความผูกพันต่อองค์กรเท่ากับ 4.26 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด



บุคคลต้นแบบ

1. รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2565”

นายพัฒนระพี ลิ้มปีธระกุล วิศวกร ระดับ 6 แผนกพัฒนาโครงการพิเศษ กองวางแผนโครงการรถไฟฟ้า ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า ได้รับการคัดเลือกให้เป็น “คนต้นแบบคมนาคม ประจำปี 2565” ซึ่งเป็นรางวัลที่กระทรวงคมนาคมมอบให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี ซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม

หมายเหตุ: อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคม แจ้งกำหนดการจัดงานมอบรางวัล

2. รางวัล “เพชรพิสด ประจำปี 2565”

นางสาวฐิติรัตน์ พานิช พนักงานบริหารพัสดุ ระดับ 6 แผนกจัดหาพัสดุทั่วไป 1 กองจัดหาพัสดุทั่วไป ฝ่ายจัดซื้อและบริการ เข้ารับรางวัลเชิดชูเกียรติ “เพชรพัสดุ ประจำปี 2565” ของสมาคมนักบริหารพัสดุแห่งประเทศไทย โดยรางวัลเชิดชูเกียรติ “เพชรพัสดุ” นี้ สมาคมนักบริหารพัสดุแห่งประเทศไทยได้จัดขึ้นเพื่อยกย่องเชิดชูเกียรติ และเผยแพร่เกียรติคุณของนักบริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านการพัสดุที่มีความรู้ความสามารถในการบริหารงานหรือในการปฏิบัติงานด้านการพัสดุ และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย แนวทางวิธีปฏิบัติที่ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐใช้ถือปฏิบัติอยู่ด้วยความโปร่งใส เป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ มีความซื่อสัตย์สุจริต ตลอดจนคำนึงถึงผลประโยชน์ของราชการเป็นสำคัญ รวมถึงเพื่อส่งเสริมเพิ่มพูนขวัญและกำลังใจให้แก่ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานด้านการพัสดุที่ปฏิบัติดีปฏิบัติชอบให้เป็นแบบอย่างที่ดีต่อไป



ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของ รฟม. เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องตามกฎหมายและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้มีการติดตามเฝ้าระวังเกี่ยวกับสถานการณ์โรคระบาดอุบัติใหม่เพื่อนำไปสู่การวางแผนในการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดในเชิงรุก อาทิ การประกาศนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การกำหนดโครงสร้างหน่วยงานและบุคลากรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานประจำปี การจัดทำมาตรฐานและมาตรการที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานที่ครอบคลุมทุกกิจกรรมขององค์กร เพื่อแสดงเจตนารมณ์ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ปลอดภัยและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดีของบุคลากร สอดคล้องตามนโยบายภาครัฐ “แรงงานปลอดภัยและสุขอนามัยดี” และโครงการความปลอดภัย และอาชีวอนามัยของประเทศไทย (Safety Thailand)

โดยในปีงบประมาณ 2565 รฟม. ได้ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามกฎหมาย อาทิ การจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ประจำเดือน การตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน การสัมมนาแผนปฏิบัติการระงับเหตุฉุกเฉินและการฝึกซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี การจัดกิจกรรมวันอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Safety Day) การฝึกอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า การจัดบรรยายให้ความรู้ด้านสุขภาพรายไตรมาส การรณรงค์ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน ตามมาตรการ 4 หยุด (หยุดคนหยุดเพื่อน หยุดงาน หยุดเครื่องมือ) ตลอดจนดำเนินการจัดทำมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง ควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โดยมีการออกมาตรการของ รฟม.

ที่เกี่ยวกับการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 การจัดจุดบริการเจลล้างมือ การฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อบริเวณอาคารสำนักงาน รฟม. พื้นที่ตามแนวสายทาง และพื้นที่ใช้สอยร่วมกันของพนักงาน รฟม. การแจกจ่ายชุดตรวจ Antigen Test Kit (ATK) COVID-19 การฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ให้กับพนักงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ รฟม. ได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามมาตรฐาน โดยการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในสัญญาจ้าง และกำกับดูแลเพื่อให้ดำเนินการตามปฎิญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Safety Declaration: Zero Fatal Accident) โดยมีเป้าหมาย “การเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตต้องเป็นศูนย์” เพื่อแสดงออกถึงความมุ่งมั่นและความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของคนไทย การควบคุมการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการต่อบุคลากร ประชาชนและสิ่งแวดล้อม การตรวจภาคสนามด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าช่วงเวลากลางวัน (Day Audit) และช่วงเวลากลางคืน (Night Audit) ตามแผนการตรวจเยี่ยมด้านความปลอดภัยโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อีกทั้ง รฟม. ได้มีการประเมินผลการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้างตามวงรอบ (ทุก 6 เดือน) เพื่อยกระดับและรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานให้มีประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง



ผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน

รฟม. ใช้การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อการบริหารจัดการองค์กรให้บรรลุตามเป้าหมาย การดำเนินงาน สร้างมูลค่าเพิ่ม และความมั่นคงเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

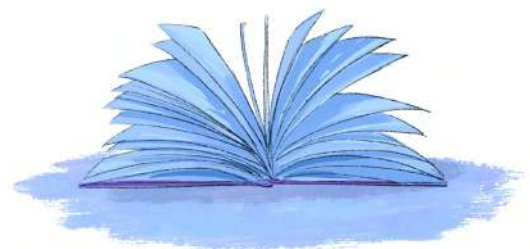
1. ด้านการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2565 รฟม. ได้มีการกำหนดเป้าหมายการบริหารความเสี่ยง (Risk Appetite) และช่วงเปี่ยงเบนที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ทั้งในระดับเป้าหมายองค์กรและรายปัจจัยเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการความเสี่ยงมีประสิทธิภาพ รวมถึงได้จัดทำแผนภาพแสดงระดับความเสี่ยง (Risk Profile) เพื่อช่วยในการติดตามผลการบริหารความเสี่ยงในแต่ละช่วงเวลา และได้มีการบูรณาการการติดตามรายงานผลการดำเนินงานตามแผน วิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ การปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการ และการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถมองเห็นภาพรวมของการทำงานได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สามารถตรวจหาความไม่เข้ากันของการดำเนินงานในมิติที่แตกต่างกันได้ โดยผลการบริหารความเสี่ยง ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2565 มีปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรที่มีระดับความเสี่ยงสูงซึ่งส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรในเรื่องการเสนอขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้า และการสร้างรายได้จากการพัฒนารูธุรกิจ อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้มีการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นปีงบประมาณ 2565 ว่าจะสามารถบริหารจัดการให้มีผลการดำเนินงานได้ตาม Risk Appetite และ Risk Tolerance ขององค์กร ซึ่ง รฟม. ได้มีการกำหนดแผนการจัดการความเสี่ยงเพื่อบริหารจัดการและลดระดับความเสี่ยง เช่น การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการเข้าถึงกลุ่มลูกค้ามากขึ้น การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ทางการตลาดผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และสื่อออนไลน์ และการจัดทำกิจกรรมส่งเสริมการใช้บริการที่จอดรถร่วมกับ Application MRTA Parking เป็นต้น

2. ด้านการควบคุมภายใน

รฟม. ได้ดำเนินงานด้านการควบคุมภายในตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยในปีงบประมาณ 2565 กระบวนการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในระดับกระบวนการทำงานที่สำคัญของ รฟม. ได้กำหนดให้ทุกส่วนงานปรับปรุงและทบทวนระบบควบคุมภายในของส่วนงานทุก 3 เดือน (รายไตรมาส) และกำหนดให้รายงานในสายรองบังคับบัญชาของตน ผ่านการประชุมสื่อสารเพื่อถ่ายทอดข้อมูลสำคัญ และแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของสายรองบังคับบัญชา รวมทั้งกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมภายในมีการประชุมอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง เพื่อกลั่นกรองการประเมินความเหมาะสมของกิจกรรมควบคุม จัดทำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในระดับหน่วยงานรัฐก่อนเสนอ ผู้ว่าการ รฟม. รับรองความเพียงพอของการควบคุมภายใน และพิจารณาให้ข้อสังเกตต่อการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการควบคุมภายในของสายรองบังคับบัญชาต่อการพัฒนาปรับปรุงกิจกรรมควบคุม

รฟม. ได้กำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ของการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในเพื่อให้สะท้อนถึงประสิทธิภาพของการดำเนินงาน โดยกำหนดกิจกรรมที่จะต้องจัดทำประกอบด้วย 1) การจัดให้มีกระบวนการปฏิบัติงาน (Service Blue Print + SIPOC Model) ที่ระบุตัวชี้วัดในกระบวนการ (in-process KPIs) และ 2) การจัดให้มีกระบวนการติดตามการดำเนินงานที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2565 ได้กำหนดให้มีค่าเป้าหมายร้อยละ 85 ของกระบวนการทำงานสำคัญที่ต้องจัดให้มีระบบควบคุมภายใน ที่มีกิจกรรมควบคุม 2 กิจกรรมตามข้างต้น



รฟม. ได้กำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบายและกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้วางไว้ โดยได้กำหนดให้มีการแจ้งข้อมูลและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับงานที่รับผิดชอบ ในช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนมิถุนายนของทุกปี ทุกส่วนงานได้แจ้งและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ไม่พบการกระทำที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง และไม่พบส่วนงานที่ถูกร้องเรียนหรือถูกฟ้องร้องจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนมีการสร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมายและจริยธรรม มีการกำหนดมาตรการป้องกันความเสียหาย/ประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งมีการทบทวนปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างเหมาะสม

3. ด้านการบริหารระบบบริหารคุณภาพ

รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 มาตั้งแต่ปี 2549 จากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) จำนวน 4 งาน ได้แก่ งานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และได้รับการขยายขอบข่ายการรับรองสำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี 2558

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามมาตรฐานที่กำหนด สร้างความสมดุลระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและพัฒนากิจกรรมในระบบบริหารคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความพึงพอใจและได้รับบริการที่ดีตามมาตรฐานสากล ในปีงบประมาณ 2561 รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 จากสรอ. ในงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และสายฉลองรัชธรรม และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าทุกโครงการ

ต่อมาในปี 2565 สรอ. ได้ดำเนินการตรวจติดตามผลการรักษาระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 และตรวจประเมินเพื่อขอขยายขอบข่ายการรับรอง ISO 9001:2015 โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ) ซึ่งผลการตรวจประเมินไม่พบข้อบกพร่อง และได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 ในงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าทุกโครงการให้แก่ รฟม. โดยมีผลถึงวันที่ 26 มกราคม 2567



ผลการดำเนินงานด้านการประเมินผลการดำเนินงานขององค์กร

รฟม. เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2540 โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2563 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดให้ทุกรัฐวิสาหกิจเข้าสู่ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ซึ่งในปีงบประมาณ 2565 มีการรอบการประเมินผลการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

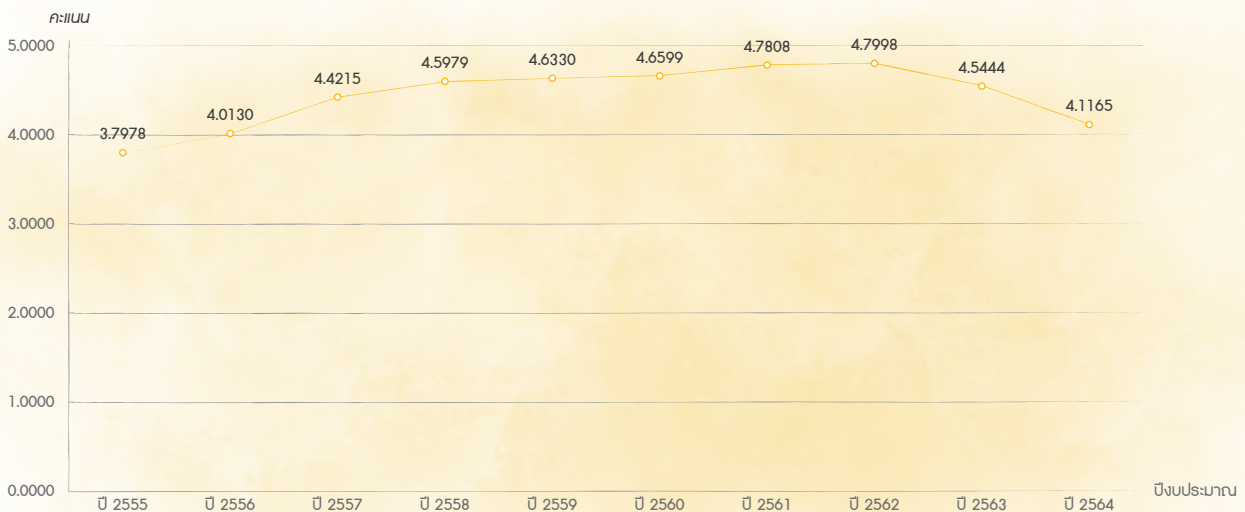
1. ผลการดำเนินงาน (Key Performance Area) (น้ำหนักร้อยละ 60) ได้แก่

- การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจ ฯลฯ
- ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ เช่น ผลการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญ แผนงานโครงการที่สำคัญที่สะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลสัมฤทธิ์ ฯลฯ โดยเป็นการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ รายสาขา (SubPAC)

2. Core Business Enablers (น้ำหนักร้อยละ 40) ประกอบด้วยการประเมินผล 8 ด้าน ได้แก่

- ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร
- ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์
- ด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
- ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
- ด้านการบริหารทุนมนุษย์
- ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม
- ด้านการตรวจสอบภายใน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. มีคะแนนประเมินผลโดยรวมเท่ากับ 4.1165 คะแนน จากคะแนนเต็ม 5.0000 คะแนน ซึ่งสูงเป็นอันดับสองในรัฐวิสาหกิจ สาขาขนส่ง 9 แห่ง โดยมีผลการประเมินการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ได้ 4.6667 คะแนน ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจได้ 4.1150 คะแนน และ Core Business Enablers ได้ 3.9947 คะแนน



กราฟแสดงผลการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2555 - 2564 ของ รฟม.

ผลการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในปีงบประมาณ 2565 ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศได้มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. อย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยในการบริหารจัดการข้อมูลและปรับปรุงกระบวนการทำงานขององค์กรให้สอดคล้องกับยุคดิจิทัลในปัจจุบัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลที่เน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม รวมถึงส่งเสริมการดำเนินงานแบบความปกติใหม่ (New Normal) โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. การดำเนินงานโครงการตามแผนวิสาหกิจของ รฟม. และแผนปฏิบัติการ ฉบับปีงบประมาณ 2565

1.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 1 โครงการ คือ โครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ที่สนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0

- รายละเอียดและภาพรวมของโครงการ

โครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ที่สนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 (โครงการระบบประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิดีโอเพื่อการบริหารงานรถไฟฟ้ามหานคร ระยะที่ 2 (Video Analytics)) เป็นโครงการต่อยอดของโครงการระบบประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิดีโอ ระยะที่ 1 โดยพัฒนาและปรับปรุงสำหรับใช้ในการป้องกัน/ป้องปรามเหตุการณ์ความไม่สงบจากผู้ต้องสงสัย โดยวิธีตรวจจับใบหน้า (Face Detection) เพื่อเปรียบเทียบกับคลังข้อมูลผู้ต้องสงสัย และสามารถทำการค้นหาค้นหาด้วยใบหน้า หรืออัตลักษณ์ของผู้ต้องสงสัยในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. ได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งระบบดังกล่าวยังสามารถนับจำนวนผู้ใช้บริการ และตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์ที่เข้าใช้บริการในพื้นที่จอดรถหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการปรับปรุงการให้บริการในอนาคตได้

1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1.2.1 โครงการพัฒนาระบบ Enterprise Resource Management ดำเนินการพัฒนาระบบ (Implement) เสร็จ

เรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมก่อนการเปิดใช้งานระบบจริง

- รายละเอียดและภาพรวมของโครงการ

โครงการพัฒนาระบบ Enterprise Resource Management (โครงการระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP)) เป็นโครงการส่งเสริมการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร เพื่อช่วยในการดำเนินงานของฝ่าย/สำนักที่เกี่ยวข้อง เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้านงบประมาณ บัญชี ภาษี การเงิน ตรวจสอบเงินกู้และระบบจัดซื้อจัดจ้างของ รฟม. ให้มีความรวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำ เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันได้อย่างรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และตอบสนองต่อการดำเนินงานได้อย่างทันทั่วถึง

1.2.2 โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics) ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบ (Implement)

- รายละเอียดและภาพรวมของโครงการ

โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics) (โครงการ Big Data เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูงและพัฒนาผลิตภัณฑ์/รูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ) เป็นโครงการที่จัดทำเพื่อรวมศูนย์และจัดเตรียมข้อมูลประเภทฐานข้อมูลเชิงสัมพันธ์ (Structured Data) หรือข้อมูลที่ไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Data) ของระบบงานสารสนเทศต่าง ๆ ที่ รฟม. ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีความหลากหลายของภาษาที่ใช้ในการพัฒนาฐานข้อมูล และข้อมูลที่สามารถส่งต่อไปยังระบบอื่น ๆ ภายในองค์กรให้มีรูปแบบเป็นมาตรฐานกลาง และสามารถเชื่อมโยงการส่งต่อข้อมูลด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้ผู้บริหารของ รฟม. มีเครื่องมือและข้อมูลสารสนเทศที่เหมาะสมในการบริหารผลการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายและประเมินภาพรวมผลการดำเนินงานระดับองค์กร ตลอดจนการวิเคราะห์คุณลักษณะและพฤติกรรมเชิงลึก (Insight) โดยอาศัยเครื่องมือและระบบช่วยวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกที่พัฒนาขึ้นมา รวมทั้งสามารถสร้างต้นแบบ Big Data เป็นโครงการนำร่องเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาหรือพยากรณ์ เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานด้านการพัฒนากลยุทธ์ หรือประกอบการวางแผน การตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง ทันสถานการณ์ และเป็นไปในทิศทางเดียวกับเป้าประสงค์ขององค์กร

2. การดำเนินงานโครงการตามแผนดำเนินงาน การบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ 2565

2.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 10 โครงการ ได้แก่

2.1.1 โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ประจำปีงบประมาณ 2565

2.1.2 โครงการเช่าระบบงานพิมพ์พร้อมหมึกพิมพ์ ประจำปีงบประมาณ 2565

2.1.3 โครงการจัดหาบริการช่องทางสื่อสารข้อมูลระบบอินเทอร์เน็ตของ รพม. ประจำปีงบประมาณ 2565

2.1.4 โครงการจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบรักษาความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์ และศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก รพม. (MADC) ประจำปีงบประมาณ 2565

2.1.5 โครงการระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศของ รพม. (DOC) และระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหาร (EIS)

2.1.6 โครงการระบบงานกำกับการเดินทาง

2.1.7 โครงการระบบเครื่องแม่ข่ายแบบประมวลผลกลุ่มเมฆ และ Virtual Desktop Infrastructure ระยะที่ 3

2.1.8 โครงการระบบห้องสมุดกฎหมาย

2.1.9 โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย

2.1.10 โครงการปรับปรุงระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์

2.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 12 โครงการ ได้แก่

2.2.1 โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรฐานข้อมูลของ รพม.

2.2.2 โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กรและแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รพม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570

2.2.3 โครงการระบบบริหารทรัพยากรบุคคล

2.2.4 โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานกับระบบสารสนเทศ สำหรับผู้บริหารระดับสูง (สายสัมพันธ์ห่วงโซ่ห่วงโซ่ห่วงโซ่ - บางชื่อ)

2.2.5 โครงการจัดหาบริการโดรนสำหรับเก็บข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศเพื่อตรวจสอบผู้บุกรุก และสำหรับเป็นข้อมูลอ้างอิงทางด้านพื้นที่สำหรับงานกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานก่อสร้าง

2.2.6 โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีบริหารจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายใน

2.2.7 โครงการพัฒนาเว็บไซต์หน่วยงานภายใน/ภายนอก (เว็บท่า)

2.2.8 โครงการพัฒนาระบบบริหารโครงการและรายงานความคืบหน้า

2.2.9 โครงการระบบจัดการยานพาหนะ และอาคารสถานที่

2.2.10 โครงการระบบการขออนุญาตก่อสร้างเขตพื้นที่ปลอดภัยรถไฟฟ้า

2.2.11 โครงการปรับปรุงระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (GIS)

2.2.12 โครงการระบบสารสนเทศสำหรับการขอข้อมูลข่าวสารของ รพม. ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

3. การดำเนินงานโครงการตามแผนงาน การให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ รพม. (e-MRTA)

แผนงานการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ รพม. (e-MRTA) เป็นแนวทางการให้บริการในรูปแบบดิจิทัล เพื่อยกระดับการให้บริการและสนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนงาน e-MRTA จำนวน 12 โครงการ ดังนี้

3.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 11 โครงการ ได้แก่

3.1.1 โครงการรับชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment)

3.1.2 โครงการรับเรื่องร้องเรียน (e-Contact Center)

3.1.3 โครงการยกระดับระบบจัดการความรู้ในองค์กร (KM System)

3.1.4 โครงการจัดหมวดหมู่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

3.1.5 โครงการศูนย์เผยแพร่ความรู้ด้านระบบรถไฟฟ้าสำหรับประชาชน (e-Construction Knowledge)

3.1.6 โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า (e-Construction Data Center)

3.1.7 โครงการระบบติดตามผลการตรวจสอบและการขออนุญาตในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า (e-Permission)

3.1.8 โครงการจัดทำใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์ และใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-Business)

3.1.9 โครงการพัฒนาห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Library)

3.1.10 โครงการพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (การทำลายเอกสาร)

3.1.11 โครงการแบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ถูกเวนคืนที่ดิน

3.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature)

4. แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570

คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 เรียบร้อยแล้ว โดยได้มีการสัมภาษณ์ผู้บริหารและสำรวจความต้องการทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของแต่ละส่วนงาน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการปฏิบัติงาน ประกอบกับสนับสนุนให้การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ รฟม. เป็นไปอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของรัฐบาลภายใต้วิสัยทัศน์ “พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล และประสบการณ์บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน” ทั้งนี้ได้แจ้งให้ส่วนงานภายใน รฟม. รับทราบและนำแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ไปใช้เป็นกรอบและแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงนำไปบูรณาการร่วมกันกับแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

5. การสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร และพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงานต่าง ๆ

5.1 ด้านการสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร

5.1.1 การให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาการใช้งานระบบสารสนเทศ ระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล

- การให้บริการระบบสารสนเทศของ รฟม. โดยให้คำปรึกษา แก้ไขปัญหา และปรับปรุงระบบสารสนเทศ รฟม. เพื่อให้ระบบสารสนเทศที่ใช้สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งถูกต้อง

และตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน โดยผู้ใช้งานมีความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ 2565 คิดเป็นร้อยละ 97.97

- การให้บริการระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล เช่น การให้บริการซ่อมแซมและแก้ไขปัญหาเครื่องคอมพิวเตอร์ (PC/Notebook) เครื่องพิมพ์ และเครื่อง Scanner ทั้งหมดภายในองค์กร การให้บริการพื้นที่จัดเก็บข้อมูลส่วนกลาง (File Server) ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) การให้บริการระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) การให้บริการ Internet เครือข่ายภายในองค์กร Wi-Fi VDO Conference และเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างอาคาร เป็นต้น โดยผู้ใช้งานมีความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ประจำปีงบประมาณ 2565 คิดเป็นร้อยละ 87.45

5.1.2 การบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รฟม. ได้กำหนดแผนการจัดซื้อจัดจ้าง และเก็บสำรวจข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งาน ศึกษา วิเคราะห์ พร้อมทั้งจัดทำข้อกำหนดและขอบเขตของงานจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รฟม. สำหรับปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศของ รฟม. เพื่อให้สามารถใช้งานระบบสารสนเทศได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปีงบประมาณ 2565 มีการจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศของ รฟม. ทั้งหมดจำนวน 10 ระบบ รวมถึงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบรักษาความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์ และศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2565 ด้วย

5.2 ด้านพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงาน

5.2.1 การฝึกซ้อมกู้คืนระบบและปฏิบัติงานในภาวะวิกฤตหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ โดยได้ดำเนินการตามแผนการฝึกซ้อมกู้คืนระบบสารสนเทศ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2565 เพื่อให้ระบบพร้อมใช้งานตามระยะเวลา (RTO) ที่กำหนด ได้แก่ 1) ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน (COACH) 2) ระบบติดตามความก้าวหน้าโครงการ (PPMS) 3) ระบบบริหารงานบำรุงรักษา (CMMS) 4) ระบบ Active Directory และ 5) ระบบ File Sharing เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วน และความพร้อมใช้งานของระบบ เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถนำไปใช้งานได้ทันเวลา ตรงตามวัตถุประสงค์ และมีความพึงพอใจต่อการให้บริการในระดับพึงพอใจมากที่สุด

5.2.2 การตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) และทดสอบเจาะระบบ (Penetration Test) เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รฟม. มีความมั่นคงปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 โดยระบบสารสนเทศที่ได้รับการตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) และทดสอบเจาะระบบ (Penetration Test) ประจำปีงบประมาณ 2565 ได้แก่ 1) เว็บไซต์การตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Website) 2) ระบบการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (CRM System) 3) แอปพลิเคชันให้ข้อมูลบริการรถไฟฟ้า MRT 4) ระบบบริหารงานพัฒนารัฐกิจ (BDS) 5) ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (GIS) 6) ระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศของ รฟม. (DOC) และระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหาร (EIS) และ 7) เว็บไซต์พัฒนาบุคลากร (HRD Website)

5.2.3 การตรวจสอบสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศบนระบบ Active Directory ของ รฟม. (Access Control Permission) โดยตรวจสอบความถูกต้องของสถานะของผู้ใช้งาน ได้แก่ ทำงานอยู่ในปัจจุบัน (Online) ลาออกจาก รฟม. ไม่เกิน 3 เดือน (Disable) และลาออกจาก รฟม. เกิน 3 เดือน (Deleted) ตามนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟม. เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความมั่นคงปลอดภัยอย่างครบถ้วน โดยปีงบประมาณ 2565 ผลการสอบทานสิทธิ์การเข้าถึงระบบและการกำหนดสิทธิ์ตามบทบาท ได้แก่ 1) ระบบอินทราเน็ต (MITS) 2) ระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ 3) เว็บไซต์ รฟม. 4) เว็บไซต์พัฒนาบุคลากร (HRD Website) และ 5) ระบบองค์ความรู้สำหรับ IT (IT KM) คิดเป็นร้อยละ 98.95 ผลการสอบทานสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศที่มีการเชื่อมต่อกับระบบ Active Directory มีความถูกต้องครบถ้วนร้อยละ 100 และการเข้าถึงระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานมีความถูกต้องครบถ้วนร้อยละ 100

6. การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงานในการดำเนินงานแบบ New Normal

รฟม. ได้มีการจัดเตรียมความพร้อมของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการปฏิบัติงานตามนโยบายการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ของรัฐบาล โดยได้จัดเตรียมระบบ Mobile Device Management ด้วย Program VMware Workspace ONE รวมถึงระบบ VPN (Virtual Private Network) ด้วยโปรแกรม Global Protect และ Checkpoint Capsule เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถปฏิบัติงานจากที่พักอาศัย (Work from Home) รวมถึงได้จัดเตรียมระบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยโปรแกรม Cisco Webex Meeting Zoom Meeting และ Microsoft Team เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถร่วมกันประชุมหารือในงานที่เกี่ยวข้องผ่านโปรแกรมดังกล่าว ในรูปแบบ Hybrid ร่วมกับการประชุมแบบปกติ ทั้งนี้ ระบบฯ ดังกล่าว ได้มีการจัดทำแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้การประชุมดำเนินการตามมาตรการป้องกันและควบคุมให้มีความปลอดภัยด้านสารสนเทศ รวมถึงสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าทั้งด้านฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ และข้อมูลสารสนเทศที่นำมาปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ครบถ้วน พร้อมใช้งานตามวัตถุประสงค์และทันเวลา ส่งผลให้ รฟม. สามารถดำเนินงานที่เกี่ยวข้องต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง



ผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน

รฟม. ได้จัดตั้งสำนักตรวจสอบ (สตส.) เพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับการให้ความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษาอย่างเที่ยงธรรมและเป็นอิสระ เพื่อเพิ่มคุณค่าและปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแล อย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบ ซึ่งเป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 กระทรวงการคลัง และมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายในของสถาบันผู้ตรวจสอบภายใน (The Institute of Internal Auditors: IIA) โดย สตส. เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบที่มีสถานภาพเทียบเท่ากับผู้บริหารใน รฟม. ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน และเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีการรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้ว่าการ รฟม. คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการ รฟม. ทั้งนี้ ในการบริหารงานทั่วไปของ สตส. จะขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ รฟม. สำหรับผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2565 นั้น สตส. ได้ทบทวนและจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2565 ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ แผนยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ และความเสี่ยงที่สำคัญของ รฟม. และครอบคลุมถึงกิจกรรมทุกกิจกรรมและทุกกระบวนการ โดยได้รับความเห็นชอบจากผู้ว่าการ รฟม. และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ และเสนอให้คณะกรรมการ รฟม. รับทราบ ก่อนเริ่มดำเนินการตรวจสอบในปีงบประมาณ 2565 ซึ่งมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. การดำเนินงานตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติ จำนวน 21 หัวข้อการตรวจสอบ ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กรตามเกณฑ์ Enablers ครบทั้ง 7 ด้าน
2. การสอบทานรายงานทางการเงินของ รฟม.
3. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. การสอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561
5. การให้บริการให้คำปรึกษา

การดำเนินงานโครงการพัฒนานวัตกรรมต้นแบบ (MRTA Academy and MRTA Innovator)



รฟม. ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์เป็นที่ปรึกษาโครงการพัฒนานวัตกรรมต้นแบบ (MRTA Academy and MRTA Innovator) โดยในปีงบประมาณ 2565 ที่ปรึกษาฯ ได้จัดฝึกอบรมด้านการจัดการนวัตกรรมและการสร้างนวัตกรรม และจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนานวัตกรรมต้นแบบของ รฟม. โดยการคัดเลือกพนักงาน รฟม. ที่เข้าร่วมกิจกรรม 5 กลุ่ม (จากผู้เข้าร่วมทั้งหมด จำนวน 12 กลุ่ม) เพื่อรับทุนสำหรับนำไปวิจัยและพัฒนานวัตกรรมนำร่อง ทั้งนี้ ผลงานที่ได้รับรางวัลนวัตกรรมนำร่องยอดเยี่ยม ได้แก่ ผลงาน Metro Hip Hub ซึ่งเป็นไอเดีย Business Model Innovation เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางรูปแบบใหม่ให้กับผู้โดยสาร รฟม. บนโลก Metaverse เพื่อให้บริการข้อมูลองค์กรที่สะสมมาจากผู้ใช้บริการ ชุมชนโดยรอบโครงการ Partners ทางธุรกิจต่าง ๆ และเชื่อมต่อระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบ เพื่อสร้างให้ รฟม. เป็น Hub และ Marketplace ที่สามารถขยายโอกาสการสร้างรายได้ในอนาคต

ผลการดำเนินงานด้านการรับเรื่องร้องเรียนและการให้บริการข้อมูลข่าวสาร

1. การรับเรื่องร้องเรียน รฟม. มีช่องทางในการตอบข้อซักถามและการรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 9 ช่องทาง ได้แก่



โดยในปีงบประมาณ 2565 สามารถสรุปผลการตอบข้อซักถาม และการรับเรื่องร้องเรียน ได้ดังนี้

1. การชี้แจงข้อมูลแก่ประชาชน จำนวนทั้งสิ้น 4,765 ครั้ง แบ่งเป็น

1.1 การสอบถามเกี่ยวกับการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร ได้แก่ การเดินทางเชื่อมต่อเส้นทาง และอัตราค่าโดยสาร การให้บริการรถไฟฟ้าขบวนแรกและขบวนสุดท้าย ข้อมูลอาคารจอดแล้วจรและอัตราค่าบริการจอดรถ การเข้าพื้นที่ขายสินค้าภายใน สถานีรถไฟฟ้า และข้อมูลการให้บริการผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร

1.2 การสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ได้แก่ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการและการเปิดให้บริการ โครงการรถไฟฟ้าในเส้นทางต่าง ๆ รายละเอียดการประกวดราคาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ข้อมูลการจัดรับฟังความคิดเห็นโครงการรถไฟฟ้าในภูมิภาคต่าง ๆ ตำแหน่งสถานีและทางขึ้น - ลง สถานี และการขออนุญาตเปิดทางเข้า - ออก ผู้สาธารณะ

การชี้แจงข้อมูล
แก่ประชาชน
จำนวนทั้งสิ้น

4,765 ครั้ง

แบ่งเป็น ►

● Call Center
3,287 ครั้ง

● Live Chat
646 ครั้ง

● Line@
359 ครั้ง

● Facebook
375 ครั้ง

● เว็บไซต์
45 ครั้ง

● ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์
23 ครั้ง

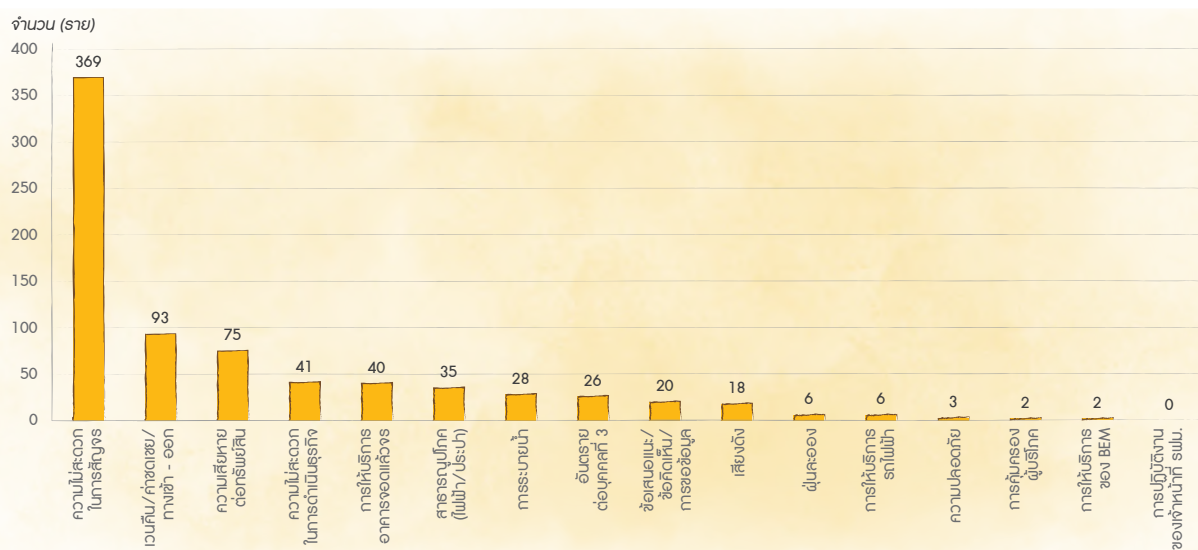
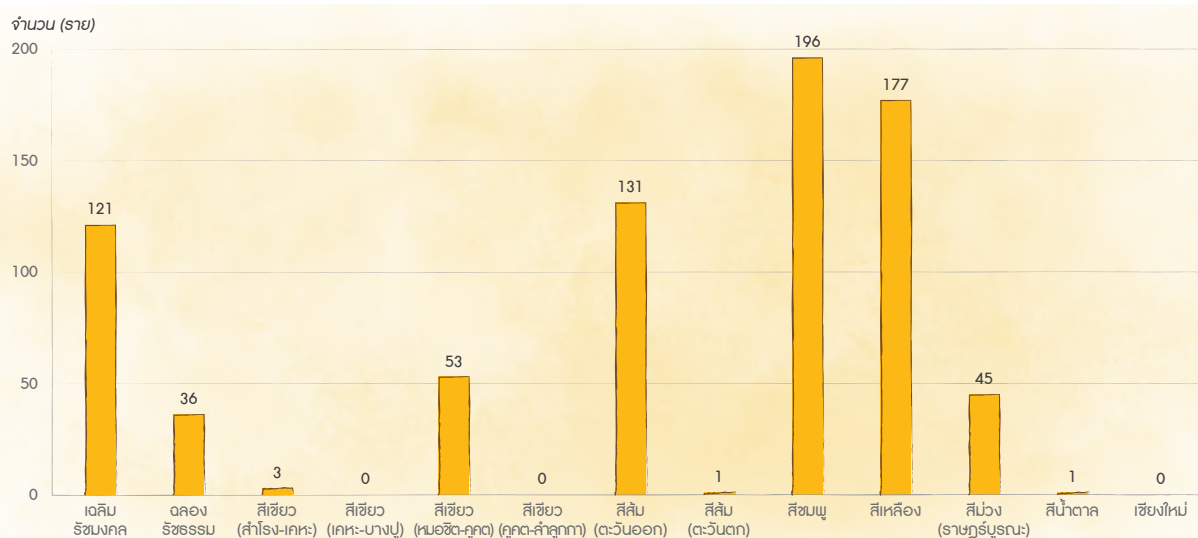
● Walk in
30 ครั้ง



2. การรับเรื่องร้องเรียน จำนวนทั้งสิ้น 764 ราย แบ่งเป็น

2.1 การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม การให้บริการอาคารจอดแล้วจรของโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. รวมถึงการให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการให้บริการรถไฟฟ้า

2.2 การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มินบุรีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย



2. การให้บริการข้อมูลข่าวสาร

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการใช้สิทธิรับรู้ข้อมูลข่าวสารตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ซึ่งในปีงบประมาณ 2565 มีการพิจารณาคำขอข้อมูลข่าวสารฯ ตามมาตรา 11 แล้วเสร็จ จำนวนทั้งสิ้น 93 ราย โดยเป็นการขอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าและข้อมูลอื่น ๆ เช่น แบบแปลนการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า แบบแนวเขตทางการก่อสร้าง หนังสือเชิญทำสัญญาจ้างเงินค่าทดแทน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการขอข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร เป็นต้น

	รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	16 ครั้ง		รถไฟฟ้ามหานคร สายคลองรัชธรรม	3 ครั้ง
	รถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	2 ครั้ง		โครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	14 ครั้ง
	โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	6 ครั้ง		โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	6 ครั้ง
	โครงการรถไฟฟ้า สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	5 ครั้ง		โครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	33 ครั้ง
	โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)	2 ครั้ง		โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแยกคลอง	1 ครั้ง

การขอข้อมูลอื่นที่ไม่ใช่ข้อมูลตามโครงการรถไฟฟ้า

- การขอข้อบังคับของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2547
- การขอประกาศการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง การอนุญาตให้ผ่านที่ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยสู่ทางสาธารณะ ลงวันที่ 6 กันยายน 2553
- การขอข้อมูลการจัดทำรายการบุคคลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- การขอข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ปี 2555 - ปัจจุบัน
- การขอเอกสารของอุปกรณ์ออกกำลังภายในรถที่ใช้ในการยื่นเอกสารการเสนอราคาของงานเข้าเครื่องออกกำลังภายในรถประจำปีงบประมาณ 2565 - 2567 ด้วยวิธีประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding)


5 ครั้ง

ทั้งนี้ ประชาชนสามารถตรวจสอบข้อมูลข่าวสารของ รฟม. ได้ด้วยตนเองตามมาตรา 7 และมาตรา 9 ผ่านทางเว็บไซต์ รฟม. แบนเนอร์ “ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของ รฟม. (<http://www.oic.go.th/infocenter6/603/#>)” โดยในปีงบประมาณ 2565 มีสถิติการเข้าใช้บริการ จำนวน 8,722 ครั้ง

ผลการดำเนินงานด้านการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์

ปี 2565 รฟม. ได้จัดกิจกรรมทางการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้าและการใช้บัตรโดยสาร เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีและสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กิจกรรมส่งเสริมการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ

รฟม. ได้มีความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อมอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ใช้บัตรโดยสาร เช่น มอบเครดิตเงินคืนให้แก่ผู้ใช้บัตรเครดิตซีทีและบัตรเครดิตกรุงศรี ที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร มอบส่วนลดให้แก่ลูกค้าเอไอเอสและบัตรเครดิต KTC ที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร สิทธิประโยชน์จากบริษัท เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) และบริษัท โมโน สตรีมมิ่ง จำกัด นอกจากนี้ รฟม. ได้มีความร่วมมือกับ บริษัท ลีโอ เมดดิคอล จำกัด จัดให้มีเจลแอลกอฮอล์ให้บริการ ภายในสถานีรถไฟฟ้า รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคล ทุกสถานี รวมทั้งได้มีความร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุข จัดกิจกรรมและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 และร่วมมือกับสภาอากาศไทยในการเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการบริจาคโลหิตและการบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือผู้สูงอายุที่ช่วยเหลือตนเองไม่ได้และผู้ไร้ที่พึ่งในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ผ่านจอประชาสัมพันธ์ (PID) ภายในรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

รฟม. ได้จัดกิจกรรมแจกของที่ระลึกให้แก่ผู้ใช้บริการที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร เช่น กิจกรรมแจกชุดแม่เหล็กที่ระลึก เพื่อมอบเป็นของขวัญปีใหม่ พ.ศ. 2565 กิจกรรมแจกเจลแอลกอฮอล์ เนื่องในโอกาสครบรอบ 6 ปี การเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และกิจกรรมเชิญชวนเพิ่มจำนวนผู้ใช้งาน Line Official Account @MRTA ณ สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท สถานีเตาปูน และสถานีตลาดบางใหญ่ นอกจากนี้ รฟม. ได้มีการจัดกิจกรรมผ่านสื่อสังคมออนไลน์ เช่น Facebook MRT Purple Line Twitter @mrt_purpleline และ Line Official Account @MRTA เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครและการใช้บัตรโดยสาร และได้จัดกิจกรรมเล่นเกมออนไลน์ต่าง ๆ เช่น ตอบคำถามเกี่ยวกับรถไฟฟ้ามหานคร โดยแจกของรางวัล ของที่ระลึก ให้แก่ผู้ร่วมกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง



3. กิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ “MRTA Customer Care Day 2022”

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 รฟม. โดยนายยุทธศักดิ์ ชื่นใจ รักษาการ ผู้อำนวยการ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ เข้าร่วมกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ MRTA Customer Care Day 2022 “รฟม. ห่วงใย ใส่ใจ ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT” ในช่วงฤดูฝน นำร่มพับและเสื้อกันฝน แจกให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ฟรี จำนวนรวมกว่า 300 ชิ้น ณ บริเวณภายในขบวนรถไฟฟ้า และบริเวณชั้นชานชาลา รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สถานีเตาปูน โดยมีผู้แทนจาก BEM เข้าร่วมกิจกรรมด้วย



4. กิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ “แจกบัตรโดยสารฟรี ฉลองครบรอบ 30 ปี รฟม.”

รฟม. ได้จัดกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ “แจกบัตรโดยสารฟรี ฉลองครบรอบ 30 ปี รฟม.” โดยมอบบัตรโดยสาร MRT Plus ประเภทยุคคนทั่วไป จำนวน 300 ใบ มูลค่าเดินทางใบละ 300 บาทฟรี พร้อมของรางวัลมากมายรวมกว่า 1,000 ชิ้น ให้แก่ผู้โชคดีที่ร่วมกิจกรรมผ่าน Facebook MRT Purple Line ระหว่างวันที่ 21 - 22 สิงหาคม 2565 รวมทั้งบูธกิจกรรมที่สถานีพหลโยธิน เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2565 และบูธกิจกรรมที่สถานีเตาปูน เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2565



5. กิจกรรม “จอดปั๊บรับปั๊บ” มอบสิทธิประโยชน์แก่ ผู้ใช้บริการจอดรถรายเดือน

รฟม. ได้จัดกิจกรรม “จอดปั๊บรับปั๊บ” มอบมูลค่าเดินทางรถไฟฟ้า MRT 100 บาท ให้แก่ผู้ใช้บริการที่สมัครหรือต่ออายุ การใช้บริการจอดรถแบบรายเดือน อาคารจอดแล้วจร ของรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ทั้ง 4 แห่ง ผ่านแอปพลิเคชัน MRTA Parking ระหว่างวันที่ 16 พฤษภาคม - 31 กรกฎาคม 2565 ซึ่งมูลค่าเดินทางจะถูกเติมเข้าบัตรโดยสารที่ใช้สมัครบริการจอดรถแบบรายเดือน ผ่านช่องทางออนไลน์ โดยมีผู้ใช้บริการที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากกิจกรรม จำนวน 608 คน



กิจกรรมสำคัญ

01 รฟม. เสริมทีม K-9 ฝึกกำลังกับ กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ ลงนามบันทึกข้อตกลง ว่าด้วยความร่วมมือและการสนับสนุนผู้บังคับบัญชาและสุนัขตรวจค้นพัสดุกัญชากระปิดระหว่าง 2 หน่วยงาน เพื่อสร้างความปลอดภัยรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าในอนาคต



เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2564 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และ พลตำรวจตรีสมบุรณ์ เทียนขาว ผู้บังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลง ว่าด้วยความร่วมมือและการสนับสนุนผู้บังคับบัญชาและสุนัขตรวจค้นพัสดุกัญชากระปิด ระหว่าง รฟม. และ กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. ซึ่งบันทึกข้อตกลงดังกล่าว จัดทำขึ้นเพื่อทั้ง 2 หน่วยงานจะได้ประสานความร่วมมือกันในการป้องกันและรักษาความปลอดภัยในระบบรถไฟฟ้า เพื่อรองรับการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในอนาคต สร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนผู้ใช้บริการ โดยหน่วยสุนัขตรวจค้นพัสดุกัญชากระปิดจากกองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ จะร่วมปฏิบัติหน้าที่กับหน่วย K-9 ของ รฟม. ในการดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. ตลอดระยะเวลาการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า นอกจากนี้ ทั้งสองหน่วยงานจะได้แลกเปลี่ยนเรียนรู้การบริหารจัดการงานรักษาความปลอดภัย นำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาเสริมศักยภาพการรักษาความปลอดภัยให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

02 รฟม. ร่วมกับ การเคหะแห่งชาติ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ โครงการบูรณาการการใช้ที่ดินของ รฟม. เพื่อจัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย



เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2565 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และ นายทวีพงษ์ วิชัยดิษฐ ผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ โครงการบูรณาการการใช้ที่ดินของ รฟม. เพื่อจัดทำโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ณ ห้องประชุม ชั้น 2 อาคาร 1 (วฑูญ) สำนักงานใหญ่ การเคหะแห่งชาติ โดยพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ในครั้งนี้เป็นแนวทางเพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากที่ดินของ รฟม. ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มรายได้สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัยที่มีมาตรฐานในราคาที่เหมาะสม และเข้าถึงการให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ได้อย่างเท่าเทียมสอดคล้องตามนโยบายของรัฐบาล และตามแผนแม่บทการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามเส้นทางโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนปี 2558 - 2572 ซึ่งจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน



03 รฟม. ลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)



เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. กับ ผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา ทั้ง 6 สัญญา โดยมีผู้แทนจากบริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) บริษัท เนวาร์ตันพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เข้าร่วมลงนาม ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. พร้อมกันนี้ ได้มีการลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. ผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาทั้ง 6 สัญญา และผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยตลอดกระบวนการขั้นตอนการคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาจนถึงการลงนามสัญญาจ้างในครั้งนี้ รฟม. ได้ดำเนินการตามข้อกำหนด ระเบียบและข้อบังคับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดตามแนวนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

04 รฟม. จัดพิธีลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ระหว่าง รฟม. และผู้สังเกตการณ์ ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เพื่อความโปร่งใสและเป็นธรรม



เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2565 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และผู้สังเกตการณ์ได้ร่วมลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการปฏิบัติสำหรับการนำข้อตกลงคุณธรรมมาใช้กับโครงการร่วมลงทุนที่ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 พ.ศ. 2564 สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยได้รับเกียรติจาก นายธิตพงศ์ พุทธิภูมิกุล ผู้แทนจากองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) และนายชาญวิทย์ นาคบุรี ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เข้าร่วมพิธี ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. สำหรับแนวทางการปฏิบัติตามข้อตกลงคุณธรรมนั้น จะมีผู้สังเกตการณ์ซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ที่จำเป็นต่อการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ เข้าร่วมสังเกตการณ์ ตั้งแต่ขั้นตอนการจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน รวมไปถึงขั้นตอนการคัดเลือกเอกชน โดยการลงนามข้อตกลงคุณธรรมในครั้งนี้ เป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2564 ที่เห็นชอบการนำแนวทางการจัดทำข้อตกลงคุณธรรมไปกำหนดใช้โดยอนุโลม สำหรับหน่วยงานของรัฐที่ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างหรือการร่วมลงทุนภายใต้กฎหมายอื่นนอกเหนือจากพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ต้องดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวด้วย เนื่องจากเป็นโครงการร่วมลงทุนขนาดใหญ่ และมีผลกระทบโดยตรงต่อประโยชน์สาธารณะ

05 รฟม. ร่วมบูรณาการโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงบริการสาธารณสุข ด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ



วันที่ 27 เมษายน 2565 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้เกียรติเป็นประธานและสักขีพยานในพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจ ว่าด้วยความร่วมมือเพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาล ระหว่าง รฟม. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และคณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล โดยมีคณะผู้บริหารจากกระทรวงคมนาคม ผู้บริหารจากกรมการขนส่งทางราง พร้อมด้วยผู้แทนจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ ศาสตราจารย์ ดร.นายแพทย์ประสิทธิ์ วัฒนาภา คณบดีคณะแพทยศาสตร์ ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และ นายเอก สิทธิเวทิน รองผู้ว่า รฟท. เข้าร่วมพิธี ณ ห้องประชุมชั้น 3 อาคารสโมสรและหอประชุม กระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ รฟม. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งพร้อมให้ความร่วมมือและสนับสนุนในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้การดำเนินงานโครงการก่อสร้างสถานีร่วมศิริราชและอาคารรักษาพยาบาลเป็นไปอย่างราบรื่นและสำเร็จลุล่วงด้วยดี

06 รฟม. ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)



เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2565 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. กับ กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ทั้ง 3 กลุ่ม ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. โดยรายละเอียดการลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา ทั้ง 3 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 1 (Project Management and Construction Supervision Consultant 1: PMCSC1) 2) กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 2 (Project Management and Construction Supervision Consultant 2: PMCSC2) และ 3) กลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 3 (Project Management and Construction Supervision Consultant 3: PMCSC3) โดยกลุ่มที่ปรึกษา ทั้ง 3 กลุ่ม จะทำหน้าที่หลักในการบริหารงานก่อสร้างโครงการ ให้เป็นไปตามที่สัญญาจ้างฯ กำหนดต่อไป

พร้อมกันนี้ ได้มีการลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. กับ กลุ่มที่ปรึกษา ทั้ง 3 กลุ่ม และผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อแสดงออกถึงเจตจำนงการปฏิบัติงานที่โปร่งใส เป็นธรรม และปลอดจากการทุจริตคอร์รัปชัน รวมถึงเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติและประชาชน ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

07 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ลงพื้นที่ติดตามความคืบหน้า รถไฟฟ้าโมโนเรล สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และทดลองนั่งขบวนรถไฟฟ้า เพื่อทดสอบระบบการเดินรถเสมือนจริง

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2565 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารจากกระทรวงคมนาคม อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมท่าอากาศยาน ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อธิบดีกรมการขนส่งทางราง และนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. ลงพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อติดตามความก้าวหน้าการก่อสร้าง แผนการพัฒนาโครงการในอนาคต การเชื่อมต่อกับโครงการขนส่งมวลชนอื่น ๆ และความพร้อมของขบวนรถต่าง ๆ รวมถึงแผนการเตรียมเปิดให้บริการเดินรถ โดยการลงพื้นที่ครั้งนี้ เริ่มต้นจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ที่สถานีกันตัง (YL12) เพื่อสำรวจความคืบหน้าของสถานี พร้อมรับฟังการบรรยายสรุปการดำเนินการก่อสร้างโครงการ จากนั้นเดินทางต่อไปยังโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ที่สถานีมีนบุรี (PK30) เพื่อรับฟังการบรรยายสรุปการดำเนินการก่อสร้างและความคืบหน้าโครงการ ก่อนร่วมทดสอบการเดินรถไฟฟ้าโมโนเรลสายสีชมพูจากสถานีมีนบุรี (PK30) ไปยังสถานีเศรษฐบุตรบำเพ็ญ (PK28) และเดินทางกลับเข้าสู่อาคารศูนย์ซ่อมบำรุง

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) โดยกำหนดให้เป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบคร่อมราง (Straddle Monorail) ที่ก่อสร้างเป็นทางยกระดับตลอดเส้นทาง 2 สายแรกของประเทศไทย เมื่อการก่อสร้างรถไฟฟ้าทั้ง 2 สายทางแล้วเสร็จ จะช่วยเติมเต็มโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วยให้ประชาชนเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



08 รฟม. จัดพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาการดำเนินงานโครงการ (Project Implementation Consultant: PIC) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)



เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2565 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาการดำเนินงานโครงการ (Project Implementation Consultant: PIC) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. กับกลุ่มที่ปรึกษาการดำเนินงานโครงการ ณ ห้องประชุม 1 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. โดย รฟม. ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาการดำเนินงานโครงการ (Project Implementation Consultant: PIC) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ซึ่งประกอบด้วย บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และ บริษัท ไทย ทรานซิท โซลูชั่นส์ จำกัด เพื่อให้ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารโครงการในภาพรวม พร้อมกันนี้ได้มีการลงนามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่าง รฟม. กลุ่มที่ปรึกษาการดำเนินงานโครงการ และผู้สังเกตการณ์ตามข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) เพื่อแสดงออกถึงเจตจำนงการปฏิบัติงานที่โปร่งใส เป็นธรรม และปลอดจากการทุจริตคอร์รัปชัน รวมถึงเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศไทยและประชาชน ตามนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565

ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ. 2555 ข้อ 6 บัญญัติให้ “คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจแต่งตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการตรวจสอบ” ประกอบด้วย ประธานกรรมการตรวจสอบหนึ่งคน และกรรมการตรวจสอบไม่น้อยกว่าสองคนแต่ไม่เกินสี่คน และให้หัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ”

ในการนี้ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงได้มีคำสั่งคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ประกอบด้วย

- | | | |
|---------------------------------|-----------------|---------------|
| 1) นายธีรภัทร | ประยูรสิทธิ | ประธานกรรมการ |
| 2) นายวิษณุยุทธ | บุญชิต | กรรมการ |
| 3) นายพิรุณ | สียะสิทธิ์พานิช | กรรมการ |
| 4) นายปิยกร | อภิบาลศรี | กรรมการ |
| 5) ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ รฟม. | | เลขานุการ |

โดยคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีอำนาจหน้าที่ในการสอบทานให้ รฟม. มีการปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กำกับและติดตามการปฏิบัติงานของ รฟม. ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีบทบาทในการสอบทานการดำเนินงานต่าง ๆ ของ รฟม. ตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment: SE-AM) ด้าน Core Business Enablers ครบทั้ง 7 ด้าน และสนับสนุนให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ รฟม.

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้มีการประชุมร่วมกัน รวม 9 ครั้ง และมีการลงตรวจพื้นที่ภาคสนามโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้สถานการณ์แพร่ระบาดโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีประธานกรรมการตรวจสอบ รฟม. และกรรมการตรวจสอบ รฟม. เข้าร่วมการประชุมครบองค์ประชุมทุกครั้ง และได้มี

การประชุมหารือกับผู้สอบบัญชี (ผู้แทนจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน) และผู้บริหารสูงสุดของ รฟม. โดยไม่มีบุคคลอื่นเข้าร่วมด้วยเพื่อหารือร่วมกันอย่างเป็นอิสระ โดยสรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้สอบทานรายงานทางการเงินของ รฟม. ทั้งรายไตรมาสและประจำปี โดยได้พิจารณาประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ รฟม. เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงินถูกต้อง เชื่อถือได้ มีการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เป็นสาระสำคัญเพียงพอ และเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

2. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้สอบทานกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. โดยสอบทานคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงาน การจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม. และการดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้ รฟม. ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้สอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยงของ รฟม. โดยสอบทานคู่มือการบริหารความเสี่ยง การดำเนินงานตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง การสื่อสารการบริหารความเสี่ยง และการรายงานผลการบริหารความเสี่ยง โดยให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ รฟม.

4. การสอบทานการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้สอบทานกระบวนการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยสอบทานความเพียงพอ เหมาะสม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลการควบคุมภายในของ รฟม. จากรายงานผลการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะและติดตามการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบและสำนักตรวจสอบ

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้กำกับดูแลให้คำแนะนำ และสนับสนุนให้สำนักตรวจสอบปฏิบัติงานอย่างเป็นอิสระ เที่ยงธรรม โดยอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ พิจารณาแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 แผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน สอบทานการปฏิบัติงานตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี สอบทานการดำเนินงานต่าง ๆ ของ รฟม. ตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment: SE-AM) ด้าน Core Business Enablers ครบทั้ง 7 ด้าน และการประเมินผลการปฏิบัติงานเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบและสำนักตรวจสอบ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ให้ความสำคัญและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้และได้รับวุฒิบัตรวิชาชีพด้านการตรวจสอบภายใน และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้ทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบทั้งรายบุคคลและทั้งคณะ รวมถึงรายงานผลการประชุมและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ รฟม. ทราบทุกครั้ง และรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ รฟม. ทราบทุกไตรมาส

7. ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงิน 1,800,000 บาท

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ด้วยความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีความเห็นว่า รฟม. ได้จัดทำรายงานทางการเงินที่แสดงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินสอดคล้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รฟม. อย่างครบถ้วน



(นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ)

ประธานกรรมการตรวจสอบ
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลง ส่วนของเจ้าของที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของเจ้าของเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสด ที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี ต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน ที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตาม ความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.3 เรื่อง สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียน ที่ถือไว้รอโอน ซึ่งอธิบายถึงการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่งดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงิน และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลอื่นที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริง หรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางสาวสุนทรี ตั้งกาญจนพงศ์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12



(นางสุกัญญา บุญรักษ์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

งบแสดงฐานะการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	7,780,856,044.70	5,755,667,711.73	7,780,856,044.70	5,755,667,711.73
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	6.2	328,282,111.53	273,661,289.71	328,282,111.53	273,661,289.71
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล ที่ถึงกำหนดรับชำระในปี	6.7	5,553,317,179.98	6,354,693,412.00	5,553,317,179.98	6,354,693,412.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	6.3	33,885,459,853.56	33,890,610,075.70	33,885,459,853.56	33,890,610,075.70
ค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย	6.4	725,922,563.44	10,173,399.85	725,922,563.44	10,173,399.85
เงินฝากธนาคาร-ค่าจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน	6.5	2,949,383,414.17	3,156,639,546.40	2,949,383,414.17	3,156,639,546.40
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.6	842,338,015.68	255,309,855.53	842,338,015.68	255,309,855.53
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		52,065,559,183.06	49,696,755,290.92	52,065,559,183.06	49,696,755,290.92
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	6.7	90,381,010,290.66	95,012,703,294.20	90,381,010,290.66	95,012,703,294.20
เงินจ่ายล่วงหน้า	6.8	8,395,167,045.52	804,873,878.64	8,395,167,045.52	804,873,878.64
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	6.9	1,609,050,538.29	1,617,644,872.55	1,256,259,584.00	1,256,259,584.00
อาคารและอุปกรณ์	6.10	371,730,871.28	357,739,526.20	371,730,871.28	357,739,526.20
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	6.11	317,978,923,695.28	311,280,338,826.93	317,978,923,695.28	311,280,338,826.93
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6.12	137,793,447.25	128,862,970.66	137,793,447.25	128,862,970.66
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	6.13	2,125,335,366.00	2,125,192,082.34	2,125,335,366.00	2,125,192,082.34
สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดัดบัญชี	6.14	14,769,178.88	17,517,956.72	14,769,178.88	17,517,956.72
สินทรัพย์ทางการเงิน	6.25	-	228,875,734.14	-	228,875,734.14
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		421,013,780,433.16	411,573,749,142.38	420,660,989,478.87	411,212,363,853.83
รวมสินทรัพย์		473,079,339,616.22	461,270,504,433.30	472,726,548,661.93	460,909,119,144.75

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงฐานะการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2565	2564	2565	2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	6.15	2,983,289,138.84	2,192,519,024.36	2,983,289,138.84	2,192,519,024.36
เจ้าหนี้อื่น	6.16	760,437,568.69	683,513,063.01	760,437,568.69	683,513,063.01
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	6.21, 6.22 6.23	4,386,107,543.25	7,884,224,941.75	4,386,107,543.25	7,884,224,941.75
เงินค้ำนำส่งคลัง	6.17	202,012,404.69	125,089,941.68	202,012,404.69	125,089,941.68
หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	6.3	33,813,076,863.02	33,818,611,460.16	33,813,076,863.02	33,818,611,460.16
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย	6.18	1,083,414,774.39	1,151,055,409.64	1,083,414,774.39	1,151,055,409.64
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	6.19	687,591.51	837,261.51	687,591.51	837,261.51
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	6.4	725,922,563.44	10,173,399.85	725,922,563.44	10,173,399.85
เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย	6.5	2,949,383,414.17	3,156,639,546.40	2,949,383,414.17	3,156,639,546.40
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน		428,233,888.84	387,053,554.98	428,233,888.84	387,053,554.98
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		7,601,359.72	12,800,118.81	7,601,359.72	12,800,118.81
รวมหนี้สินหมุนเวียน		47,340,167,110.56	49,422,517,722.15	47,340,167,110.56	49,422,517,722.15
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
รายได้รอการรับรู้	6.20	230,297,027,676.25	233,921,213,870.07	230,297,027,676.25	233,921,213,870.07
เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	6.21	4,674,102,610.25	6,323,785,884.41	4,674,102,610.25	6,323,785,884.41
เงินกู้ยืมระยะยาว	6.22	160,894,202,221.44	146,133,561,736.50	160,894,202,221.44	146,133,561,736.50
หนี้สินตามสัญญาเช่า	6.23	34,162,098.96	18,494,375.87	34,162,098.96	18,494,375.87
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6.24	488,844,136.26	555,915,052.36	488,844,136.26	555,915,052.36
หนี้สินทางการเงิน	6.25	3,990,603,714.70	532,294,883.73	3,990,603,714.70	532,294,883.73
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		400,378,942,457.86	387,485,265,802.94	400,378,942,457.86	387,485,265,802.94
รวมหนี้สิน		447,719,109,568.42	436,907,783,525.09	447,719,109,568.42	436,907,783,525.09
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุน		945,955,000.00	945,955,000.00	945,955,000.00	945,955,000.00
กำไรสะสม		24,414,275,047.80	23,416,765,908.21	24,061,484,093.51	23,055,380,619.66
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		25,360,230,047.80	24,362,720,908.21	25,007,439,093.51	24,001,335,619.66
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		473,079,339,616.22	461,270,504,433.30	472,726,548,661.93	460,909,119,144.75

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายกคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณฐมณ บุญนาค)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
หมายเหตุ		2565	2564	2565	2564
รายได้					
รายได้จากเงินอุดหนุน	6.26	9,555,262,079.95	10,348,428,376.57	9,555,262,079.95	10,348,428,376.57
รายได้จากการให้สัมปทาน	6.27	5,022,342,907.73	4,691,315,013.36	5,022,342,907.73	4,691,315,013.36
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	6.28	140,249,561.29	122,976,441.25	140,249,561.29	122,976,441.25
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ที่ถือไว้รอโอน	6.3	600,177,737.83	592,993,618.34	600,177,737.83	592,993,618.34
รายได้อื่น	6.29	83,230,287.69	55,339,984.92	183,731,054.41	180,965,943.32
รวมรายได้		15,401,262,574.49	15,811,053,434.44	15,501,763,341.21	15,936,679,392.84
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร		930,283,918.81	876,691,834.05	930,283,918.81	876,691,834.05
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และสิทธิตัดจ่าย		7,221,487,870.12	7,190,835,045.61	7,221,487,870.12	7,190,835,045.61
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ที่ถือไว้รอโอน	6.3	605,908,239.80	593,166,302.18	605,908,239.80	593,166,302.18
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	6.30	2,220,137,912.43	2,070,174,025.07	2,220,137,912.43	2,070,174,025.07
ค่าใช้จ่ายอื่น	6.31	731,771,908.36	376,704,520.87	731,771,908.36	376,704,520.87
รวมค่าใช้จ่าย		11,709,589,849.52	11,107,571,727.78	11,709,589,849.52	11,107,571,727.78
กำไรจากการดำเนินงาน		3,691,672,724.97	4,703,481,706.66	3,792,173,491.69	4,829,107,665.06
ต้นทุนทางการเงิน	6.32	2,573,077,181.89	3,004,715,213.31	2,573,077,181.89	3,004,715,213.31
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		91,906,432.46	35,054,241.05	-	-
กำไรสำหรับปี		1,210,501,975.54	1,733,820,734.40	1,219,096,309.80	1,824,392,451.75
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
กำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ ของผลประโยชน์พนักงาน	6.24	98,538,078.71	16,545,854.99	98,538,078.71	16,545,854.99
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		1,309,040,054.25	1,750,366,589.39	1,317,634,388.51	1,840,938,306.74

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)
ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย


(นางณฐมน บุนนาค)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	945,955,000.00	22,040,509,357.82	22,986,464,357.82
ปรับปรุงกำไรสะสมต้นงวด	-	1,574.40	1,574.40
ยอดคงเหลือหลังปรับปรุง	945,955,000.00	22,040,510,932.22	22,986,465,932.22
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2562	6.17	(12,215.00)	(12,215.00)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2563	6.17	(98,404.05)	(98,404.05)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2564 งวดที่ 1	6.17	(248,911,052.67)	(248,911,052.67)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2564 งวดที่ 2	6.17	(125,089,941.68)	(125,089,941.68)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	1,750,366,589.39	1,750,366,589.39
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	945,955,000.00	23,416,765,908.21	24,362,720,908.21
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	945,955,000.00	23,416,765,908.21	24,362,720,908.21
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2565 งวดที่ 1	6.17	(234,608,451.65)	(234,608,451.65)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2565 งวดที่ 2	6.17	(76,922,463.01)	(76,922,463.01)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	1,309,040,054.25	1,309,040,054.25
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	945,955,000.00	24,414,275,047.80	25,360,230,047.80

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณฐมน บุนนาค)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
หมายเหตุ		ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		945,955,000.00	21,588,552,351.92	22,534,507,351.92
ปรับปรุงกำไรสะสมต้นงวด		-	1,574.40	1,574.40
ยอดคงเหลือหลังปรับปรุง		945,955,000.00	21,588,553,926.32	22,534,508,926.32
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2562	6.17	-	(12,215.00)	(12,215.00)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2563	6.17	-	(98,404.05)	(98,404.05)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2564 งวดที่ 1	6.17	-	(248,911,052.67)	(248,911,052.67)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2564 งวดที่ 2	6.17	-	(125,089,941.68)	(125,089,941.68)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,840,938,306.74	1,840,938,306.74
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564		945,955,000.00	23,055,380,619.66	24,001,335,619.66
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564		945,955,000.00	23,055,380,619.66	24,001,335,619.66
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2565 งวดที่ 1	6.17	-	(234,608,451.65)	(234,608,451.65)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2565 งวดที่ 2	6.17	-	(76,922,463.01)	(76,922,463.01)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,317,634,388.51	1,317,634,388.51
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565		945,955,000.00	24,061,484,093.51	25,007,439,093.51

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)
ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย


(นางณฐมน บุนนาค)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



งบกระแสเงินสด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,309,040,054.25	1,750,366,589.39	1,317,634,388.51	1,840,938,306.74
รายการปรับกระทบกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี				
เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย	7,221,487,870.12	7,190,835,045.61	7,221,487,870.12	7,190,835,045.61
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	792,163.51	(620,539.75)	792,163.51	(620,539.75)
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	(600,177,737.83)	(592,993,618.34)	(600,177,737.83)	(592,993,618.34)
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	605,908,239.80	593,166,302.18	605,908,239.80	593,166,302.18
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(91,906,432.46)	(35,054,241.05)	-	-
รายได้เงินปันผล	-	-	(100,500,766.72)	(125,625,958.40)
ดอกเบี้ยรับ	(44,000,953.83)	(38,020,698.26)	(44,000,953.83)	(38,020,698.26)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	50,689,279.48	52,132,000.58	50,689,279.48	52,132,000.58
กำไรจากการประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	(313,453.37)	(160,662.30)	(313,453.37)	(160,662.30)
กำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน	(98,538,078.71)	(16,545,854.99)	(98,538,078.71)	(16,545,854.99)
ต้นทุนทางการเงิน	2,573,077,181.89	3,004,715,213.31	2,573,077,181.89	3,004,715,213.31
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน				
สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	10,926,058,132.85	11,907,819,536.38	10,926,058,132.85	11,907,819,536.38
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(52,780,293.92)	(13,866,208.38)	(52,780,293.92)	(13,866,208.38)
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	5,433,069,235.56	3,757,131,523.89	5,433,069,235.56	3,757,131,523.89
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(587,028,160.15)	268,522,331.22	(587,028,160.15)	268,522,331.22
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้อื่น	455,934,598.89	(34,964,456.24)	455,934,598.89	(34,964,456.24)
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน	41,180,333.86	(261,088,896.56)	41,180,333.86	(261,088,896.56)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(5,198,759.09)	1,395,845.11	(5,198,759.09)	1,395,845.11
รายได้รอการรับรู้	(3,236,004,540.43)	(3,199,279,791.34)	(3,236,004,540.43)	(3,199,279,791.34)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(18,908,663.50)	(7,812,746.26)	(18,908,663.50)	(7,812,746.26)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน				
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	42,160,425.93	39,887,512.97	42,160,425.93	39,887,512.97
เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงาน	12,998,332,640.00	12,457,594,980.79	12,998,332,640.00	12,457,594,980.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	664,000.00	-	664,000.00
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	100,500,766.72	125,625,958.40	100,500,766.72	125,625,958.40
จ่ายเงินจ่ายล่วงหน้า	(7,885,069,239.19)	(1,868,411.21)	(7,885,069,239.19)	(1,868,411.21)
จ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดิน	(1,238,496,876.84)	(221,637,062.32)	(1,238,496,876.84)	(221,637,062.32)
จ่ายเงินค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	(10,208,199,435.39)	(14,064,405,212.78)	(10,208,199,435.39)	(14,064,405,212.78)
จ่ายเงินชำระหนี้งานระบบรถไฟฟ้า	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)
จ่ายเงินค่าซื้อสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	(54,873,995.28)	(65,031,682.24)	(54,873,995.28)	(65,031,682.24)
จ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารที่พักพนักงาน	(1,002,584.00)	(1,002,584.00)	(1,002,584.00)	(1,002,584.00)
จ่ายเงินค่าจัดซื้ออุปกรณ์	(83,396,542.24)	(18,777,138.80)	(83,396,542.24)	(18,777,138.80)
จ่ายเงินซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(42,171,429.72)	(31,326,011.57)	(42,171,429.72)	(31,326,011.57)
จ่ายเงินค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	(143,283.66)	(15,111,659.72)	(143,283.66)	(15,111,659.72)
จ่ายเงินเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	(23,212,430.89)	(2,684,673.36)	(23,212,430.89)	(2,684,673.36)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(21,085,748,324.65)	(15,945,237,751.76)	(21,085,748,324.65)	(15,945,237,751.76)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
จ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(32,201,742.74)	(27,859,884.38)	(32,201,742.74)	(27,859,884.38)
เงินนำส่งคลัง	(234,608,451.65)	(784,219,134.23)	(234,608,451.65)	(784,219,134.23)
รับเงินกู้ยืมระยะยาว	18,689,630,431.65	14,265,463,139.90	18,689,630,431.65	14,265,463,139.90
จ่ายชำระเงินกู้	(3,757,218,388.70)	(5,913,906,121.06)	(3,757,218,388.70)	(5,913,906,121.06)
จ่ายดอกเบี้ย	(4,552,997,830.94)	(3,909,984,066.86)	(4,552,997,830.94)	(3,909,984,066.86)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	10,112,604,017.62	3,629,493,933.37	10,112,604,017.62	3,629,493,933.37
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น	2,025,188,332.97	141,851,162.40	2,025,188,332.97	141,851,162.40
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	5,755,667,711.73	5,613,816,549.33	5,755,667,711.73	5,613,816,549.33
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	7,780,856,044.70	5,755,667,711.73	7,780,856,044.70	5,755,667,711.73
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด				
รายการที่ไม่ใช่เงินสด				
การเพิ่มขึ้นของค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า				
จากเงินจ่ายล่วงหน้า	294,776,072.31	2,741,162,059.74	294,776,072.31	2,741,162,059.74
การเพิ่มขึ้น(ลดลง)ของค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า				
จากการจ่ายเจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	(785,047,754.48)	2,332,112,728.21	(785,047,754.48)	2,332,112,728.21
การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมจากระยะยาวเป็นระยะสั้น	15,000,000,000.00	-	15,000,000,000.00	-
การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมจากระยะสั้นเป็นระยะยาว	17,695,000,000.00	6,470,000,000.00	17,695,000,000.00	6,470,000,000.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)
ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย


(นางณฐมน บุญนาค)
รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



หมายเหตุประกอบงบการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หมายเหตุ

สารบัญ

1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่หรือปรับปรุงใหม่
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
6	ข้อมูลเพิ่มเติม
6.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
6.2	ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น
6.3	สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน
6.4	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย
6.5	เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย
6.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
6.7	เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล
6.8	เงินจ่ายล่วงหน้า
6.9	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
6.10	อาคารและอุปกรณ์
6.11	สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า
6.12	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
6.13	สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ
6.14	สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดำเนินการ
6.15	เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง
6.16	เจ้าหนี้อื่น
6.17	เงินค้ำนำส่งคลัง
6.18	ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย
6.19	ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า
6.20	รายได้รอการรับรู้
6.21	เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า
6.22	เงินกู้ยืมระยะยาว
6.23	หนี้สินตามสัญญาเช่า
6.24	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
6.25	สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน
6.26	รายได้จากเงินอุดหนุน
6.27	รายได้จากการให้สัมปทาน
6.28	รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์
6.29	รายได้อื่น
6.30	ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม
6.31	ค่าใช้จ่ายอื่น
6.32	ต้นทุนทางการเงิน
6.33	ภาระผูกพัน
6.34	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
6.35	วันที่ได้รับอนุมัติงบการเงิน

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2543 ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 โดยรับโอนกิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ และความรับผิดชอบ ตลอดจนงบประมาณขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 ที่มีอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดย พระราชกฤษฎีกาหรือระหว่างจังหวัด
 2. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
 3. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า
- สำนักงานตั้งอยู่ เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

การดำเนินงานกิจการรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 รฟม. ได้ให้สัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้ากับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่ง BMCL เป็นผู้ลงทุนในขบวนรถไฟฟ้าและงานระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า มหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายหัวลำโพง - ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ - บางซื่อ) โดย รฟม. จะได้รับค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สัญญาสัมปทาน) ซึ่งกำหนดระยะเวลาให้สัมปทาน 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเป็นวันที่ รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543 และได้เปิดเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 ได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) ควบบริษัทเป็นบริษัทใหม่ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 โดยมีชื่อว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) การควบบริษัทดังกล่าวมีผลทำให้สัญญาสัมปทาน ของ BMCL ตกเป็นสิทธิของ BEM

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 42/2559 สั่ง ณ วันที่ 17 กรกฎาคม 2559 และพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560 ให้ รฟม. เข้าทำสัญญากับ BEM รฟม. ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายกับ BEM มีระยะเวลาการให้สัมปทาน 33 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานนี้ด้วย ซึ่ง BEM ลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและบำรุงรักษาดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และมีการเปิดเดินรถเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ - สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง - หลักสอง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน - สถานีท่าพระ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายคลองรัชธรม

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2556 ได้มีมติให้ รฟม. เข้าทำสัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ลงวันที่ 4 กันยายน 2556 กำหนดให้สัมปทานระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญา ซึ่งสัญญาฉบับนี้ตกเป็นสิทธิของ BEM หลังจากการควบรวมของ BMCL และ BECL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด



และ BEM เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการในการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. จะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และจ่ายค่าจ้างงานบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้แก่ BEM ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้มีส่วนได้เสียในรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้าตามโครงการสายฉลองรัชธรรมทั้งหมด และเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานข้อมูล จึงเรียก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่า “รฟม.”

2. เกณฑ์ในการจัดงบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความว่ามาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ การแสดงรายการในงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน และประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อยที่ต้องมีในงบการเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 ออกตามความในมาตรา 11 วรรคสามแห่งพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นเงินบาท มีการเปิดเผยเพื่อให้แสดงเป็นหลักฐานะในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

3. การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่หรือปรับปรุงใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. นำมาปฏิบัติ

ในระหว่างงวด รฟม. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชี ที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดทำขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงินของ รฟม.

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดทำขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชี และการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ปัจจุบันฝ่ายบริหารของ รฟม. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในรอบระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน

4.2 เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.2.1 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รพม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ดังนี้

- (1) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ที่อยู่บนที่ดินที่ถูกจัดกรรมสิทธิ์ เมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้สำหรับที่ดินดังกล่าว กรณีที่ดินซึ่งยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ยังไม่รับรู้เป็นรายได้
 - (2) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งานตามประสงค์
- กรณีอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภทไม่เท่ากัน ต้องปันส่วนรายได้รอการรับรู้ให้กับสินทรัพย์แต่ละประเภทตามสัดส่วนของราคาทุนของสินทรัพย์แต่ละประเภท

4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนในงวดเดียวกันกับการรับรู้ค่าใช้จ่ายเพื่อการดำเนินการนั้น ประกอบด้วย

- (1) เงินอุดหนุนเพื่อชำระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้และดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเจ้าหนี้เพื่อโครงการรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- (2) ค่าจ้างที่ปรึกษาภายหลังโครงการรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ
- (3) เงินอุดหนุนเพื่อให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

4.3 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

แสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทร่วม งบการเงินเฉพาะกิจการ แสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าจากการปรับลดมูลค่าเงินลงทุน

4.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน แสดงรายการตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อหรือได้มา รวมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน และรายจ่ายเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

อาคารและอุปกรณ์ แสดงรายการตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ ราคาทุนรวมถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อหรือได้มาของสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตามวัตถุประสงค์

อุปกรณ์ที่มีราคาต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน โดยฝ่ายพัสดุจัดทำทะเบียนคุมยอดไว้

สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า แสดงมูลค่าตามราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสม ราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมถึงต้นทุนการกู้ยืมและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างจนถึงวันที่ก่อสร้างสินทรัพย์แล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

งานระหว่างก่อสร้าง เป็นรายการที่ตั้งขึ้นเพื่อสะสมต้นทุนสินทรัพย์ถาวร ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยรวมค่าใช้จ่ายและต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง รับรู้รายการ ณ วันที่คณะกรรมการตรวจการจ้างตรวจรับงานแล้วเสร็จตามสัญญาหรือตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจากงานก่อสร้างหรือตามเงื่อนไขในการส่งมอบ โดยบันทึกด้วยราคาทุน

สินทรัพย์ที่ได้รับจากการบริจาคและนำมาใช้ในการดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ โดยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.5 ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท โดยไม่มีมูลค่าซาก ดังนี้

ประเภทสินทรัพย์	อายุการใช้งาน (ปี)
อาคารและอุปกรณ์	
อาคารสำนักงาน งานสถาปัตยกรรมภายในอาคารสำนักงาน และห้องประชุม	15 - 20
ระบบไฟฟ้าและสื่อสาร	20
ระบบสุขาภิบาลและดับเพลิง	20
ระบบปรับอากาศและระบายอากาศ	10 - 20
ระบบลิฟต์โดยสาร	10
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ระบบสารสนเทศ และระบบโสตทัศนูปกรณ์	5 - 10
ครุภัณฑ์สำนักงาน	10 - 20
รั้ว ลานจอด ระบบควบคุมการเข้า - ออกลานจอดรถ และทางเดินคอนกรีต	10 - 20
ยานพาหนะ	5
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	
โครงสร้างงานโยธาและงานสถาปัตยกรรม	
ทางวิ่งและอุโมงค์ทางวิ่ง	50 - 120
โครงสร้างสถานีและทางเข้า - ออกสถานี	100
ขานขาลาดคอนกรีตและทางวิ่งในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100
อาคารจอดรถแล้วเสร็จ ศูนย์ซ่อมบำรุง โครงสร้างที่จอดรถอัตโนมัติ อาคารสนับสนุน	30 - 100
โครงสร้างทางยกระดับ รวมทั้งสะพาน และทางเข้า - ออกอาคาร	
งานสถาปัตยกรรมทางเข้า - ออกและงานภูมิสถาปัตย์ สถานี อุโมงค์ และทางวิ่ง	20
โครงสร้างโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีพระนั่งเกล้า	25 - 30
งานสถาปัตยกรรมโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีพระนั่งเกล้า	13 - 30
โป๊ะโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีพระนั่งเกล้า	15
ระบบการเดินทาง	
ขบวนรถไฟฟ้า	30
ระบบอาณัติสัญญาณ	10 - 30
ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมระยะไกล	15 - 30
ระบบจ่ายไฟฟ้า	15
ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ	10
ระบบป้ายบอกทางและสัญลักษณ์ และระบบกันประตูดูขานขาลา	30
ระบบและอุปกรณ์ซ่อมบำรุง	30
ระบบราง	
รางรถไฟในสายทาง รางรถไฟในศูนย์ซ่อมบำรุง	25 - 40
รางจ่ายกระแสไฟฟ้าในอุโมงค์ ในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 30
ระบบอุปกรณ์เครื่องยึดเหนี่ยวรางในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	10
คอนกรีตวางรางในสายทางและในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100

ประเภทสินทรัพย์	อายุการใช้งาน (ปี)
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้าที่สถานี ศูนย์ซ่อม และอาคารจอดแล้วจร	
มอเตอร์ ลิฟต์และบันไดเลื่อน	15 - 30
ระบบระบายอากาศ และระบบเครื่องปรับอากาศ	20 - 30
ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบสัญญาณเตือนอัคคีภัย	20 - 30
ระบบป้องกันฟ้าผ่าและระบบควบคุมควัน	20 - 30
ระบบสาธารณูปโภค ระบบระบายน้ำ และระบบสุขาภิบาล	20 - 30
งานไฟฟ้า MDB และระบบไฟฟ้ากำลัง	5 - 30
ระบบแสงสว่าง และระบบสื่อสาร ระบบ Smart Control และระบบ Smart Sensor	5 - 30

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน คือ สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน แสดงรายการตามราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ การตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 ปี

รายการที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.7 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า รฟม. จะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า เมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสมและปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า ประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า รฟม. บันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

รฟม. คิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (Incremental Borrowing Rate) เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ รฟม. ณ วันที่ 30 กันยายน นำไปปฏิบัติกับสัญญาเช่าซึ่งเริ่มมีผลในปีงบประมาณถัดไป มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าหรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม ที่นำมาคำนวณหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 เท่ากับร้อยละ 2.326

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาระยะสั้นหรือสัญญาซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่า

4.8 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

แสดงรายการตามราคาทุน โดยสิทธิการใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดินไม่มีข้อกำหนดเรื่องระยะเวลาการใช้ จึงไม่มีการตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่าย



4.9 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดักบัญชี

แสดงรายการตามราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ โดยการตัดจำหน่ายบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่า

4.10 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ยกเว้นเงินกู้ยืมต่างประเทศระยะยาวที่มีการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) บันทึกโดยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันรับเงิน

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.11 เครื่องมือทางการเงิน

รฟม. รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก โดยประเมินโมเดลธุรกิจที่ใช้จัดการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของ รฟม. รวมถึงจัดประเภทและวัดมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

รฟม. วัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อ รฟม. ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการการเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ข้างต้นนั้นจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนจะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวหมายถึงรวมถึงตราสารอนุพันธ์ เงินลงทุนในหลักทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อค้า เงินลงทุนในตราสารทุนซึ่ง รฟม. ไม่ได้เลือกจัดประเภทให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นหรือดอกเบี้ยเงินปันผลรับจากเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนถือเป็นรายได้อื่นในส่วนงบกำไรขาดทุน

ตราสารอนุพันธ์

รฟม. ได้ใช้เครื่องมือตราสารอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเครื่องมือที่สำคัญ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสกุลเงินเยนเป็นสกุลเงินบาท โดย รฟม. รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของเครื่องมือดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รฟม. จะแสดงมูลค่าเครื่องมือดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมต่ำกว่าศูนย์ ซึ่ง รฟม. แสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือน และยังไม่ถึงกำหนดชำระใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนหรือหนี้สินไม่หมุนเวียน และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนหรือหนี้สินหมุนเวียน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ รฟม. รับรู้รายการเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

รฟม. รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญา กับกระแสเงินสดทั้งหมดที่ รฟม. คาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก รฟม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก รฟม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

รฟม. ใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้ทั้งหมด ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้น รฟม. จึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต โดยจะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้นั้น โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตในอดีต และปรับปรุงด้วยข้อมูลคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อ รฟม. คาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

4.12 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานของ รฟม. ประกอบด้วย โครงการสมทบเงิน โครงการผลประโยชน์ และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงิน รฟม. ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดยได้จ่ายเงินสมทบให้กับกิจการที่แยกต่างหาก โดย รฟม. ไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุমানที่จะต้องจ่ายชำระเพิ่มเติมจากที่ได้สมทบไว้แล้ว หากกองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระผูกพันจากการให้บริการของพนักงานทั้งในงวดปัจจุบันและงวดก่อน

โครงการผลประโยชน์

โครงการผลประโยชน์เป็นโครงการที่ไม่ใช่โครงการสมทบเงิน โดยปกติโครงการผลประโยชน์จะกำหนดจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหนึ่งหรือหลายปัจจัย เช่น อายุพนักงาน อายุการทำงาน และค่าตอบแทน เป็นต้น

รฟม. จัดให้มีโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน โครงการเกษียณอายุ กรณีพนักงานมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ โดยผลประโยชน์ของโครงการที่พนักงานจะได้รับ คือ เงินตอบแทนซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ หรือกฎหมายแรงงานไทย โดยจำนวนเงินดังกล่าวขึ้นอยู่กับฐานเงินเดือนและจำนวนปีที่พนักงานทำงานให้ รฟม. นับถึงวันที่สิ้นสุดการทำงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น กรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 20 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 300 วัน และกรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2538 รฟม. ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” (กองทุนฯ) ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558 ซึ่งพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 3 - 15 ของเงินเดือน โดย รฟม. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ ให้พนักงานที่เป็นสมาชิกแต่ละรายในอัตราร้อยละ 9 - 11 ของเงินเดือน

รฟม. รับรู้เงินจ่ายสมทบเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ กองทุนฯ นี้แยกจาก รฟม. และบริหารโดยบริษัทจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพภายใต้การกำกับดูแลของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีการแก้ไขข้อบังคับกองทุนฯ ให้ปรับอัตราเงินสมทบของสมาชิก ดังนี้

อายุการทำงาน	อัตราร้อยละของเงินเดือน
ไม่เกิน 10 ปี	9
เกินกว่า 10 ปี	10
เกินกว่า 20 ปี	11

หนี้สินซึ่งเกิดจากข้อกำหนดที่เป็นผลจากผลประโยชน์หลังออกจากการดังกล่าวคำนวณโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันจากโครงการผลประโยชน์ดังกล่าวกำหนดโดยการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตด้วยอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่จะต้องจ่ายให้แก่พนักงาน รวมทั้งมีเงื่อนไขและวันครบกำหนดใกล้เคียงกับเงื่อนไขของภาระผูกพันของผลประโยชน์หลังออกจากการโดยประมาณ

กำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงานจะรับรู้เป็นกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

4.13 การวัดมูลค่ายุติธรรม

รฟม. วัดมูลค่ายุติธรรมและเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม และหากต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดก็ตามที่ระบุไว้ในมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวจะเป็นไปตามหลักการของมาตรฐานฉบับนี้

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่น โดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ณ วันที่วัดมูลค่า รฟม. ใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาค่าเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ รฟม. จะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวแทน

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ในการนำเทคนิคการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวข้างต้นมาใช้ รฟม. จะใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ (Observable Inputs) ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมให้มากที่สุด โดยกำหนดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
- ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
- ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่ รฟม. ประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รฟม. จะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

4.14 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รฟม. จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญ มีดังนี้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ รฟม. จำเป็นต้องทำการประมาณอายุการให้ประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ และต้องทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น นอกจากนี้ รฟม. จำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้ ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เช่าเงินเชื่อ ต้นทุนการกู้ยืมจะคำนวณตามข้อกำหนดในสัญญาการกู้ยืมนี้ ทั้งนี้ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจะทำการประเมินระดับความน่าเชื่อถือและแจ้งให้ รฟม. ทราบ เพื่อใช้ในการคำนวณ ค่าธรรมเนียมเงินกู้ประจำปี

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

เงินค้ำนำส่งคลัง

รฟม. ต้องนำส่งรายได้แผ่นดินให้เป็นไปตามมาตรา 36 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี เพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน ในอัตราไม่น้อยกว่าอัตรากำไรเงินได้นิติบุคคล รฟม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลังด้วยอัตราตามประมวลรัษฎากร แก้ไขตามพระราชบัญญัติ แก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2559 ที่อัตราร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิ จากงบการเงินเฉพาะกิจการก่อนหักโบนัสกรรมการและโบนัสพนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากรางงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากรางงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัย ข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ เป็นต้น

ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการประเมินค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่า ที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์ หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม

รฟม. คิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (Incremental Borrowing Rate) เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมถั่วเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของ รฟม. ณ วันที่ 30 กันยายน นำไปปฏิบัติกับสัญญาเช่า ซึ่งเริ่มมีผลในปีงบประมาณถัดไป มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าหรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมิน สิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

ภาระผูกพัน

รฟม. จะเปิดเผยประมาณการภาระผูกพันอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีตที่ยังไม่ถือเป็นรายการจ่ายของงวดบัญชีนี้ ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้ รฟม. ต้องสูญเสียทรัพยากรนั้นออกไปและความน่าเชื่อถือของจำนวนที่คาดว่าจะต้องจ่าย



4.15 การรับรู้รายได้

รายได้เงินอุดหนุน

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนเมื่อได้รับอนุมัติค่าขอเบิกจากกรมบัญชีกลาง ในงวดที่ได้รับ

รายได้จากการให้สัมปทาน

รายได้ตามสัญญาสัมปทาน ประกอบด้วย เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และค่าตอบแทนอื่น รับรู้ตามอัตราค่าตอบแทนที่ระบุไว้ในสัญญา รวมถึงส่วนแบ่งค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อ BEM มีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return - Equity IRR) จากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงิน ณ สิ้นปี (31 ธันวาคม) ของ BEM ที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เกินกว่าร้อยละ 9.75 ขึ้นไป

รายได้ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสาร รับรู้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้ จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากแฟรนไชส์ และรายได้จากการอนุญาตให้ใช้สิทธิบัตรทรัพย์สิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้จากการให้บริการจอดรถ รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการ

รายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา

เงินปันผล รับรู้เมื่อสิทธิในการรับเงินปันผลนั้นเกิดขึ้น

รายได้อื่น ๆ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.16 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.17 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียม การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์เสร็จสิ้นลง อัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนที่ใช้คำนวณต้นทุนการกู้ยืมที่รวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ คือ อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของยอดเงินกู้ในระหว่างปี ในกรณีที่เงินกู้ยืมเกิดขึ้นโดยเฉพาะเพื่อก่อสร้างหรือผลิตสินทรัพย์ จำนวนต้นทุนการกู้ยืมที่รวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์นั้นเป็นต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปีของเงินกู้ยืมหักด้วยรายได้ที่เกิดจากการนำเงินกู้ดังกล่าวไปลงทุนเป็นการชั่วคราว

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.18 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

รฟม. มีการทบทวนการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์บ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีอาจสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายเทียบกับมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ สินทรัพย์จะถูกจัดเป็นกลุ่มที่เล็กที่สุดที่สามารถแยกออกมาได้เพื่อวัตถุประสงค์ของการประเมินการด้อยค่า สินทรัพย์ซึ่งรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วจะถูกประเมินความเป็นไปได้ที่จะกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่า ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4.19 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟม. หรือถูกควบคุมโดย รฟม. ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับ รฟม. ซึ่งหมายความรวมถึงบริษัทย่อย และกิจการที่เป็นบริษัทย่อยในเครือเดียวกัน รวมถึงมีส่วนได้เสียใน รฟม. ซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีอำนาจควบคุมร่วม นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม การร่วมค้าที่ รฟม. เป็นผู้ร่วมค้า รวมถึงกิจการที่ผู้บริหารสำคัญหรือกรรมการของ รฟม. มีอำนาจควบคุม หรือมีอำนาจควบคุมร่วม หรือมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทั้งนี้ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. แต่ละรายการ รฟม. คำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

5. รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

รฟม. มีความเกี่ยวข้องกับ BEM ในลักษณะบริษัทร่วม โดย รฟม. มีตัวแทนอยู่ในคณะกรรมการของ BEM และมีรายการธุรกิจที่สำคัญระหว่างกันเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่าง รฟม. และ BEM ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ รายการธุรกิจที่สำคัญดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2565	2564	2565	2564	
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วมเงินปันผลรับ	-	-	100.50	125.63	ตามที่ประกาศจ่าย
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล รายได้จากการให้สัมปทาน	2,718.26	2,499.57	2,718.26	2,499.57	ตามสัญญาสัมปทาน
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม รายได้จากการให้บริการ	280.84	168.51	280.84	168.51	ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน
ค่าจ้างเหมาบริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง	2,057.55	1,914.72	2,057.55	1,914.72	ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์	185.77	229.82	185.77	229.82	อัตราร้อยละ 12 M FDR + 2.5 ต่อปี



ยอดคงค้างระหว่าง รฟม. และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
ลูกหนี้การค้า	278.86	228.38
เจ้าหนี้อื่น	342.06	342.06
เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (หมายเหตุข้อ 6.21)	6,323.79	7,925.70

6. ข้อมูลเพิ่มเติม

6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินสด	0.61	0.07
เงินฝากธนาคาร		
ประเภทกระแสรายวัน	0.10	0.19
ประเภทออมทรัพย์	1,192.72	304.41
ประเภทประจำ 3 เดือน	6,587.43	5,451.00
รวม	7,780.86	5,755.67

6.2 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ลูกหนี้		
ลูกหนี้การค้า	282.31	233.61
ลูกหนี้อื่น	135.37	132.41
รวม	417.68	366.02
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	97.67	97.67
ลูกหนี้ - สุทธิ	320.01	268.35
รายได้ค้างรับ	7.22	4.24
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น	1.05	1.07
รวม	328.28	273.66

6.3 สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ออน

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 75(5) ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ โดยเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 รฟม. และ กทม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้บริหารงานก่อสร้างงานโยธาภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการก่อนดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. ต่อไปและตกลงจะจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมอีกฉบับ เพื่อปรับปรุงรายละเอียดของเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฉบับดังกล่าว

ในปี 2562 กทม. ได้ลงนามในสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อและสัญญาชำระคืนเงินยืมกับกระทรวงการคลัง (กค.) เพื่อรับโอนภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) จาก รฟม. และ รฟม. ได้ดำเนินการตัดรายการบัญชีสินทรัพย์และหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ออกจากบัญชีสินทรัพย์และหนี้สินของ รฟม. เรียบร้อยแล้ว

ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (คณะกรรมการชุดที่ 3) ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562 ได้กำหนดแผนการดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. โดยกำหนดให้ กทม. และ รฟม. ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติมฉบับที่ 1) ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ในเดือนพฤศจิกายน 2563

ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 ได้พิจารณาและที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ กทม. และ รฟม. ดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

1. ให้ กทม. นำเสนอผู้บริหาร กทม. พิจารณาแนวทางการดำเนินการตามเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณีการติดตั้งสะพานเหล็กแยกกษัตริย์ราชบุรุษ และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ และแจ้งผลการพิจารณาให้คณะกรรมการทราบโดยเร็ว
2. ให้ กทม. และ รฟม. ลงพื้นที่ตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกราชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. ได้ดำเนินการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้
3. ให้ กทม. และ รฟม. ร่วมกันพิจารณารายละเอียดร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) โดยให้ตรวจสอบภาระผูกพันกับหน่วยงานอื่นและจัดทำเป็นเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงให้ครบถ้วน

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 รฟม. จึงได้แสดงสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ไว้เป็นสินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ออน ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก



ในปี 2564 รฟม. ได้ดำเนินการตามมติที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมาย และแผนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. ของคณะกรรมการชุดที่ 3 สรุปได้ ดังนี้

1. รฟม. ได้บริหารงานก่อสร้างงานโยธาท้ายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต แล้วเสร็จอย่างเป็นสาระสำคัญตามเงื่อนไขของสัญญาจ้างแล้ว และ กทม. ได้เข้าดำเนินการติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและเปิดทดลองให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ตลอดเส้นทางแล้วเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563

2. เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 กทม. และ รฟม. ได้มีการประชุมหารือการจัดเตรียมร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินระหว่าง กทม. และ รฟม. พร้อมทั้งได้กำหนดแผนการดำเนินงานโอนภาระทางการเงินระหว่างกันเมื่อการเบิกจ่ายค่าจ้างงานก่อสร้าง และงานที่ปรึกษางวดสุดท้ายแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2564 และต่อมาเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 รฟม. ได้นำร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ดังกล่าว ร่วมพิจารณาและหารืออีกครั้งกับผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) สำนักงานประมาณ (สป.) คค. และ กทม. โดยที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้คงรูปแบบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ตามที่ รฟม. เสนอ ทั้งนี้ ผู้แทน คค. ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการชุดที่ 3 แจ้งว่าเมื่อได้รับความชัดเจนจาก กทม. ในกรณีการก่อสร้างและติดตั้งสะพานเหล็กทดแทนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ ณ สถานที่แห่งใหม่บริเวณแยกห้วยราชบุรี และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 จึงจะสามารถจัดการประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ในครั้งต่อไปได้

3. เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2564 และวันที่ 10 มิถุนายน 2564 กทม. และ รฟม. ได้ร่วมกันตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ ซึ่ง รฟม. ได้ดำเนินการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563

ในปี 2565 คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มีการปรับปรุงแผนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ให้กับ กทม. และ รฟม. ได้ดำเนินการตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายแล้วสรุปได้ ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2565 รฟม. และ กทม. ได้ร่วมกันตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. ได้ทำการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้ตามมติคณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563

2. ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2565 ได้รับทราบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการชุดที่ 3 ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 โดย กทม. ยินดีจะเป็นผู้รับผิดชอบการรื้อย้ายสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. เก็บรักษาไว้ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อไปติดตั้ง ณ สถานที่แห่งใหม่ และเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ที่ รฟม. ได้พิจารณาร่วมกันกับผู้แทนของ สบน. สป. คค. และ กทม. แล้วเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งได้ปรับปรุงเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 และประมาณการถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 ทั้งนี้ที่ประชุมได้เห็นชอบแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ที่กำหนดให้ รฟม. ร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ข้างต้น เสนอคณะกรรมการ รฟม. ให้ความเห็นชอบเพื่อให้ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาภายในเดือนมิถุนายน 2565 และ รฟม. และ กทม. โอนภาระทางการเงินระหว่างกันแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2565

3. คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 ได้มีมติเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ข้างต้น และให้ รฟม. นำเสนอ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดย รฟม. ได้นำเสนอร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ที่คณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบแล้วดังกล่าว ต่อ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป แล้ว เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2565

4. ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 ได้ปรับปรุงแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ให้สอดคล้องกับความคืบหน้าดำเนินงาน โดยกำหนดให้ รฟม. และ กทม. ลงนามในบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ และให้ รฟม. และ กทม. โอนหนี้สินและภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ระหว่างกันให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2565

รฟม. ได้พิจารณาความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) และการดำเนินการตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายแล้ว ความล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นความล่าช้าที่เกิดจากเหตุการณ์และสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม. และ รฟม. ยังคงผูกพันต่อแผนการโอนสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าฯ ดังกล่าว ตามมติ ครม. และแผนการดำเนินงานที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ จึงทำให้ รฟม. ต้องนำเสนอและเปิดเผยข้อมูลทางการเงินของสินทรัพย์และหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นสินทรัพย์และหนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อรอโอนตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิกต่อไป รายละเอียดดังนี้

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,885.46 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินฝากธนาคาร	0.09	0.09
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย	0.09	0.09
เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	232.54	231.96
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	184.73	190.75
ที่ดิน	3,461.34	3,461.00
สินทรัพย์โครงสร้างงานโยธา	29,972.97	29,973.02
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	33.70	33.70
รวม	33,885.46	33,890.61



หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,813.08 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	36.84	42.61
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย	184.73	190.75
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	0.09	0.09
เงินวงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย	232.54	231.96
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน	3.79	3.73
รายได้รอการรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5,183.18	5,182.84
เจ้าหนี้เงินกู้	28,171.91	28,166.63
รวม	33,813.08	33,818.61

รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาล	600.18	592.99
รวม	600.18	592.99

ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ต้นทุนทางการเงิน	605.90	593.16
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.01	0.01
รวม	605.91	593.17

6.4 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย

ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย เป็นเงินค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลแล้วอยู่ระหว่างเบิกจ่ายให้กับผู้ถูกเวนคืนที่ดินโดยบันทึกคู่กับบัญชีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
โครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ		
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	-	0.45
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	0.01	0.01
สายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	14.88	0.75
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	-	0.62
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	21.16	8.34
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	689.87	-
รวม	725.92	10.17

6.5 เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/เงินวงจำกัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย

เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นเงินค่าทดแทนที่ดินสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินไม่ตกลงทำสัญญากับ รฟม. ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด รฟม. จึงนำเงินไปวางไว้กับธนาคารตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อรอจ่ายให้กับเจ้าของที่ดินต่อไป โดยบันทึกบัญชีเงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คู่กับบัญชีเงินวงจำกัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	161.97	161.79
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	106.06	110.47
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	58.98	71.81
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	716.22	763.20
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	524.50	557.83
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	1,309.14	1,417.29
	2,876.87	3,082.39
ค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	13.44	16.15
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	1.24	-
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	57.83	58.10
	72.51	74.25
	2,949.38	3,156.64



6.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
วัสดุสำนักงาน	1.36	1.42
บัตรโดยสาร	28.35	31.74
บัตรจอดรถ	0.16	-
ภาษีซื้อยังไม่ถึงกำหนด	809.61	221.53
สินทรัพย์ประเภทสิ่งมีชีวิต	0.48	0.48
ประกันสัญญาจ่าย	0.14	0.14
เงินรอรับเพื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	2.24	-
รวม	842.34	255.31

6.7 เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลเป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลสำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า เพื่อจ่ายชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และเพื่อจ่ายชำระคืนเจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล		
เพื่อชำระคืนเงินกู้สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	88,660.19	92,311.45
เพื่อชำระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	585.57	740.42
เพื่อชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	6,688.57	8,315.52
รวม	95,934.33	101,367.39
หัก ส่วนที่จะได้รับภายในหนึ่งปี		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,780.92	2,836.00
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	1,110.21	686.28
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	166.66	620.76
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	2,222.15	2,206.07
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	0.74	0.81
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	272.64	4.77
รวม	5,553.32	6,354.69
คงเหลือ	90,381.01	95,012.70

6.8 เงินจ่ายล่วงหน้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
โครงการรถไฟฟ้าพหลโยธิน สายเฉลิมรัชมงคล		
สัญญาก่อสร้าง	-	0.37
รวม	-	0.37
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	0.40	0.40
รวม	0.40	0.40
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย) ช่วงคูคต - ลำลูกกา		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	1.47	1.47
รวม	1.47	1.47
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	-	28.71
สัญญาก่อสร้าง	514.41	773.92
รวม	514.41	802.63
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	261.18	-
สัญญาก่อสร้าง	7,617.71	-
รวม	7,878.89	-
รวมทั้งสิ้น	8,395.17	804.87

6.9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2565	2564
เงินลงทุน	1,617.64	1,708.22
บวก ส่วนแบ่งผลกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	91.91	35.05
หัก รายได้เงินปันผล	(100.50)	(125.63)
คงเหลือ	1,609.05	1,617.64

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินลงทุน	2,987.50	2,987.50
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าจากการปรับลดมูลค่าเงินลงทุน	(1,731.24)	(1,731.24)
คงเหลือ	1,256.26	1,256.26
จำนวนหุ้น 1,256.26 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ	1.00 บาท	1.00 บาท

6.9.1 ข้อมูลทั่วไปของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

รฟม. ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งเป็นบริษัทที่เกิดจากการควบบริษัทระหว่างบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) กับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 โดยมีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ 15,285.00 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.00 บาท เป็นเงิน 15,285.00 ล้านบาท เป็นทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558

BEM ประกอบธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าและธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า โดยมีภูมิลำเนาในประเทศไทย

สัดส่วนเงินลงทุน ปี 2565 อัตราร้อยละ 8.22 (เท่ากับปี 2564)

6.9.2 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เริ่มทำการซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2564 มูลค่าหุ้น หุ้นละ 9.20 บาท และ 8.75 บาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2564 รฟม. มีสินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม เงินลงทุนในบริษัทร่วม	11,557.59	10,992.28	-	-	-	-

6.9.3 งบการเงินโดยสรุปของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 65	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 65	31 ธ.ค. 64
สินทรัพย์	116,470.84	115,088.50	112,053.98	110,210.35
หนี้สิน	78,708.01	77,389.67	76,004.89	74,142.62
ส่วนของผู้ถือหุ้น	37,762.83	37,698.83	36,049.09	36,067.73

งบกำไรขาดทุน/งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
รายได้รวม	10,808.44	8,358.50	10,349.75	7,795.44
กำไรสำหรับงวด	1,833.06	615.10	1,750.41	467.33
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ				
รวมสำหรับงวด	1,286.80	1,485.37	1,204.15	1,337.59

6.10 อาคารและอุปกรณ์

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน			งบการเงินที่แสดงถึงลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ				ราคาตามบัญชี		
	1 ต.ค. 64	ซื้อ/รับบริจาค	ขายและจำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
อาคารและส่วนปรับปรุง	399.82	0.43	-	400.25	(190.20)	(17.73)	-	192.32		209.62
ระบบไฟฟ้า ประปาและสื่อสาร	129.17	10.69	(8.50)	131.36	(64.21)	(6.01)	6.77	67.91		64.96
ยานพาหนะ	26.10	-	(0.49)	25.61	(19.37)	(3.17)	0.49	3.56		6.73
ครุภัณฑ์สำนักงานและอุปกรณ์	111.62	0.89	(1.55)	110.96	(73.92)	(5.97)	1.51	32.58		37.70
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	43.90	0.04	(0.27)	43.67	(40.44)	(1.90)	0.27	1.60		3.46
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่า	58.46	62.07	(10.05)	110.48	(25.03)	(35.64)	9.61	59.42		33.43
งานระหว่างก่อสร้าง	1.84	20.86	(8.36)	14.34	-	-	-	14.34		1.84
รวม	770.91	94.98	(29.22)	836.67	(413.17)	(70.42)	18.65	371.73		357.74

6.11 สิ้นทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ										
ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาตามบัญชี	
1 ต.ค. 64	ชื่อ/ รับบริจาค	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	ค่าเสื่อมราคา สำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	
ที่ดิน	1,238.15	(104.99)	55,006.78	-	-	-	-	55,006.78	53,873.62	
รายจ่ายเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	2322	-	79.50	-	-	-	-	79.50	56.28	
โครงสร้างงานโยธา และงานสถาปัตยกรรม	2949	(2.65)	138,415.52	(18,981.45)	(2,179.17)	0.05	(21,160.57)	117,254.95	119,407.23	
ระบบราง	-	-	14,657.38	(4,776.52)	(626.36)	-	(5,402.88)	9,254.50	9,880.86	
ระบบเดินรถ	-	-	56,796.86	(12,036.06)	(2,766.20)	-	(14,802.26)	41,994.60	44,760.80	
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า	2803	-	32,529.15	(16,983.69)	(1,544.21)	-	(18,527.90)	14,001.25	15,517.43	
งานระหว่างก่อสร้าง	12,649.19	(45.97)	80,387.34	-	-	-	-	80,387.34	67,784.12	
รวม	13,968.08	(153.61)	377,872.53	(52,777.72)	(7,115.94)	0.05	(59,893.61)	317,978.92	311,280.34	

ที่ดิน

ที่ดิน จำนวน 55,006.78 ล้านบาท ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งการเวนคืนดังกล่าวเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย		
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย กทพ.	17,468.06	17,468.06
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย รฟม.	6,690.94	6,684.26
รวม	24,159.00	24,152.32
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	8,408.44	8,397.10
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	185.43	185.43
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	680.01	679.65
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	4,013.45	3,981.89
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	811.75	810.87
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	5,905.62	5,980.54
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	5,173.31	5,150.43
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	4,535.64	4,535.39
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	1,134.12	-
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงศรีรัช - เมืองทองธานี	0.01	-
รวม	30,847.78	29,721.30
รวมทั้งสิ้น	55,006.78	53,873.62

การดำเนินการเวนคืนที่ดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลโดย กทพ. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2535 และวันที่ 28 กรกฎาคม 2538 จำนวน 17,468.06 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 กทพ. ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ รฟม. เนื้อที่ 4 ไร่ 3 งาน 5 ตารางวา เป็นเงิน 304.80 ล้านบาท

อนึ่ง ที่ดินบางส่วนเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนยังไม่พอใจในค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์จึงได้ยื่นฟ้องคดีต่อศาลและขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดี ซึ่งศาลอาจมีคำพิพากษาให้ รฟม. จ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินเพิ่มขึ้นอีกตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.34

ที่ดิน สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล นำไปใช้สำหรับเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงาน เนื้อที่ 243 ไร่ 3 งาน 77.9 ตารางวา



งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 64	เพิ่ม(ลด)/ปรับปรุง	30 ก.ย. 65
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ ค่างานก่อสร้าง (ที่จอดรถอัตโนมัติ)	-	11.96	11.96
รวม	-	11.96	11.96
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม) ค่าระบบ Video Analytics	9.19	(9.19)	-
รวม	9.19	(9.19)	-
ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	276.98	105.25	382.23
ค่างานก่อสร้าง	-	1,974.87	1,974.87
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	-	21.05	21.05
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	-	2.45	2.45
รวม	276.98	2,103.62	2,380.60
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	36.92	-	36.92
รวม	36.92	-	36.92
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	2,504.87	346.20	2,851.07
ค่างานก่อสร้าง	61,890.93	8,858.00	70,748.93
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	2,457.69	1,129.36	3,587.05
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	322.42	148.23	470.65
รวม	67,175.91	10,481.79	77,657.70
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย) ช่วงคูคต - ลำลูกกา			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	8.56	-	8.56
รวม	8.56	-	8.56
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย) ช่วงสมุทรปราการ - บางปู			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	12.85	-	12.85
รวม	12.85	-	12.85
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	33.72	-	33.72
รวม	33.72	-	33.72
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	124.02	-	124.02
รวม	124.02	-	124.02
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	21.84	15.04	36.88
รวม	21.84	15.04	36.88

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 ต.ค. 64	เพิ่ม(ลด)/ปรับปรุง	30 ก.ย. 65
โครงการก่อสร้างรถไฟฟาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	11.05	-	11.05
รวม	11.05	-	11.05
โครงการก่อสร้างรถไฟฟาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	39.28	-	39.28
รวม	39.28	-	39.28
โครงการก่อสร้างรถไฟฟาระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	33.80	-	33.80
รวม	33.80	-	33.80
รวมทั้งสิ้น	67,784.12	12,603.22	80,387.34

6.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2565	2564
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		
ราคาทุน	188.83	170.88
บวก เพิ่มระหว่างงวด	52.35	17.95
	241.18	188.83
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	141.07	107.83
	100.11	81.00
สินทรัพย์ระหว่างพัฒนา	37.68	47.86
รวม	137.79	128.86

6.13 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 2,125.34 ล้านบาท เป็นค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดิน สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ โดยไม่ได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2565	2564
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,235.81	1,235.80
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	465.94	465.94
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	75.49	75.35
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	348.10	348.10
รวม	2,125.34	2,125.19



6.14 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดตัดบัญชี จำนวน 14.77 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเช่าที่ดินจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในระยะเวลา 30 ปี สัญญาเริ่มวันที่ 1 สิงหาคม 2541 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2571 เพื่อก่อสร้างอาคารขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สายผ่านและปล่อยระบายอากาศ และค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ค่าจ้างรื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าขาดประโยชน์สูญเสียรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมเป็นเงิน 75.95 ล้านบาท ตัดจำหน่ายปีละ 2.53 ล้านบาท ซึ่งได้ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้ว จำนวน 61.19 ล้านบาท คงเหลือ 14.76 ล้านบาท และค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการที่มีระยะเวลานอน นอน จำนวน 0.94 ล้านบาท ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 0.93 ล้านบาท คงเหลือ 0.01 ล้านบาท

6.15 เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

เจ้าหนี้ค่าจ้างที่ปรึกษา
เจ้าหนี้ค่าจ้างก่อสร้าง
รวม

2565	2564
143.12	40.10
2,840.17	2,152.42
2,983.29	2,192.52

6.16 เจ้าหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

เจ้าหนี้อื่น
เจ้าหนี้สรรพากร
รายได้รับล่วงหน้า
เงินมัดจำและเงินรับล่วงหน้าอื่น
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น
ค่าตอบแทนพิเศษ (โบนัส) ค้างจ่าย
รวม

2565	2564
498.70	450.35
14.11	11.00
185.70	193.14
14.85	18.33
20.05	10.69
27.03	-
760.44	683.51

6.17 เงินค้ำนำส่งคลัง

ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค 0805.1/ว.037 ลงวันที่ 10 มกราคม 2562 เรื่อง การให้รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีเพื่อนำส่งคลัง รพม. ดำเนินการจัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค 0804.1/ว.021 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 เรื่อง แนวปฏิบัติในการคำนวณกำไรเพื่อการจัดสรรโบนัสของรัฐวิสาหกิจ กำหนดให้ รพม. จัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณจากกำไรสุทธิจากงบการเงินเฉพาะกิจการ ที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบรับรองแล้วก่อนหักโบนัสกรรมการและโบนัสพนักงาน ซึ่ง รพม. ได้จัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินปีละ 2 ครั้ง ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมากที่ กค 0805/ว.60 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2549 ประกอบด้วย การนำส่งรายได้แผ่นดินระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้สอบทานแล้ว และการนำส่งรายได้แผ่นดินประจำปี โดยคำนวณตามผลการดำเนินงานสำหรับปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้ตรวจสอบรับรองแล้ว หักด้วยรายได้แผ่นดินที่ได้นำส่งระหว่างกาลแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม	125.09	535.20
บวก จัดสรรสำหรับปี	311.53	374.00
บวก รายได้แผ่นดินนำส่งคลังปี 2562 และ 2563 เพิ่มเติม	-	0.11
รวม	436.62	909.31
หัก รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	234.61	784.22
คงเหลือ	202.01	125.09

ในงวดบัญชีปี 2565 รพม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลัง จำนวน 311.53 ล้านบาท และจัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินรวม 234.61 ล้านบาท ซึ่งเป็น การนำส่งรายได้แผ่นดินระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปี 2565 ทั้งจำนวน คงเหลือเงินค้ำนำส่งคลังจำนวน 202.01 ล้านบาท

6.18 ต้นทุนทางการเงินค้ำจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ดอกเบี้ยเงินกู้	671.96	693.96
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	191.48	202.69
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ค้ำจ่าย	219.97	254.41
รวม	1,083.41	1,151.06

6.19 ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า จำนวน 0.69 ล้านบาท เป็นค่าตอบแทนสิทธิในการให้เชื่อมต่อทางเดินอาคาร Interchange กับสถานีรถไฟใต้ดินสุขุมวิท จำนวน 3.00 ล้านบาท ได้โอนรับรู้เป็นรายได้สะสมแล้ว จำนวน 2.31 ล้านบาท

6.20 รายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 65
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	199,490.38	3,930.43	(5,531.45)	197,889.36
เงินบริจาคจาก สทพ.	6.17	-	(0.88)	5.29
สินทรัพย์บริจาค	12.36	-	(0.53)	11.83
สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน	34,412.30	1.49	(2,023.24)	32,390.55
รวม	233,921.21	3,931.92	(7,556.10)	230,297.03

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล เป็นเงินอุดหนุนเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์รับรู้เงินอุดหนุนดังกล่าวเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 65
เงินอุดหนุนเพื่อโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร				
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	60,469.07	*20.38	(2,071.43)	58,418.02
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	48,127.78	*31.24	(952.04)	47,206.98
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	16,952.02	-	(427.14)	16,523.20
			*(1.68)	
สายฉลองรัชธรรม	51,597.33	*11.30	(2,028.55)	49,580.08
เงินอุดหนุนเพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่	127.11	-	(13.14)	113.97
เงินอุดหนุนเพื่อโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ				
สายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	11,233.36	1,222.37	-	12,455.73
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	4,901.18	323.71	-	5,224.89
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	4,112.08	567.35	-	4,679.43
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	1,669.16	*0.36	(32.03)	1,637.49
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	284.11	-	(5.44)	278.67
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	17.18	1,753.72	-	1,770.90
รวมสุทธิ	199,490.38	3,930.43	(5,531.45)	197,889.36

หมายเหตุ *ปรับปรุงอื่น

- 6.20.1 ในการรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อาคารจอดรถ สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และอาคารจอดรถ สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้ และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล เพื่อชำระคืนเงินต้นตลอดอายุของสัญญาเงินกู้ค่าออกแบบค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมดังกล่าวเฉพาะในส่วนที่สามารถรวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าได้ รวมถึงเงินอุดหนุนเพื่อจ่ายชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ย โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ซึ่ง รฟม. ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมาโดยตลอดและจะยังคงได้รับต่อไป
- 6.20.2 เงินบริจาคจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (สนพ.) เพื่อก่อสร้างลานจอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินรัชดาภิเษก โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์
- 6.20.3 สินทรัพย์บริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ รฟม. ได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ อาทิเช่น สิ่งก่อสร้าง ครุภัณฑ์สำนักงาน ยานพาหนะ และครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ เป็นต้น โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์
- 6.20.4 สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้จากการให้สัมปทานตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน

6.21 เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	6,323.78	7,973.47
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649.68	1,649.68
คงเหลือ	4,674.10	6,323.79

เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า เป็นค่าอุปกรณ์งานระบบตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ตั้งแต่ช่วงสถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน มูลค่าตามสัญญาจำนวน 16,491.83 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่ง รฟม. ต้องชำระคืนเป็นรายเดือน เดือนละเท่า ๆ กัน เป็นระยะเวลา 120 เดือน หลังจากเริ่มการให้บริการเดินรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ยจ่าย มีรายละเอียดดังนี้

- (1) การชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า
ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2559 ถึงเดือนมีนาคม 2560 เดือนละ 136.85 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569 เดือนละ 137.47 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
- (2) ชำระดอกเบี้ยระหว่างการชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือนของธนาคารที่ให้ BEM กู้ยืมประกาศใช้อยู่ ณ วันที่ 1 ของเดือน +2.5% ต่อปี



6.22 เงินกู้ยืมระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

เงินกู้

หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน

คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว

2565			
เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
89,762.86	23,865.25	167,899.71	191,764.96
5,381.80	1,430.86	1,267.99	2,698.85
-	-	28,171.91	28,171.91
84,381.06	22,434.39	138,459.81	160,894.20

เงินกู้

หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน

คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว

2564			
เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
95,144.67	29,220.36	151,294.10	180,514.46
5,381.80	1,652.84	4,561.43	6,214.27
-	-	28,166.63	28,166.63
89,762.87	27,567.52	118,566.04	146,133.56

6.23 หนี้สินตามสัญญาเช่า

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอดัดบัญชี

หัก ภาษีซื้อที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระ

คงเหลือ

หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

คงเหลือ

2565	2564
77.85	41.10
2.10	1.18
4.02	1.15
71.73	38.77
37.57	20.28
34.16	18.49

6.24 การระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงาน

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของการระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
การระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	555.92	528.30
กำไรจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน	(98.54)	(16.54)
การระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน	50.68	52.13
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างงวด	(18.85)	(7.81)
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(0.37)	(0.16)
การระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	488.84	555.92

การระบุพัฒนาผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน	2565	2564
ต้นทุนบริการ	34.74	41.07
ต้นทุนดอกเบี้ย	15.94	11.06
รวม	50.68	52.13

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate)	ร้อยละ 1.24 - 4.61 แปรผันตามอายุพนักงาน
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละ 6.00 ต่อปี
อัตรามรณะ	ตามตารางมรณะไทยปี 2560 เฉลี่ยรวมเพศชาย - หญิง เท่ากับร้อยละ 5.58 ต่อปี
ราคาทองคำรูปพรรณ 96.5%	น้ำหนัก บาทละ 30,300.00 บาท

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของการระบุพัฒนาผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และ 2564 สรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบัน ของประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น(ลดลง)	
	2565	2564
อัตราคิดลด		
อัตราเพิ่มขึ้น 1%	(65.94)	(77.32)
อัตราลดลง 1%	80.02	94.58

ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของ รฟม. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 คือ 23.34 ปี (สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 : 24.32 ปี)



6.25 สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติที่ประชุม เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2556 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศของ รฟม. กระทรวงการคลังจึงได้ดำเนินการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap) ของเงินกู้ JICA โดยแปลงหนี้เงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นหนี้เงินกู้บาทอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบต่อการทำธุรกรรมดังกล่าวของกระทรวงการคลังตามสัญญาเพื่อการทำธุรกรรม Cross Currency Swap หนี้เงินกู้ต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2556 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-6 ลงวันที่ 30 กันยายน 2541 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 19,516.27 ล้านบาท เป็นเงิน 5,675.33 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2556 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-3 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2541 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 24,419.60 ล้านบาท เป็นเงิน 7,565.19 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 10 เมษายน 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXV-3 ลงวันที่ 22 กันยายน 2543 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 35,332.29 ล้านบาท เป็นเงิน 11,186.20 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIV-1 ลงวันที่ 29 กันยายน 2542 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 26,293.25 ล้านบาท เป็นเงิน 8,353.37 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 22 กันยายน 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIV-1 ลงวันที่ 29 กันยายน 2542 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 26,293.25 ล้านบาท เป็นเงิน 8,140.39 ล้านบาท

คณะรัฐมนตรีได้มีมติที่ประชุม เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศของ รฟม. กระทรวงการคลังจึงได้ดำเนินการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap) ของเงินกู้ JICA โดยแปลงหนี้เงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นหนี้เงินกู้บาทอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบต่อการทำธุรกรรมดังกล่าวของกระทรวงการคลังตามสัญญาเพื่อการทำธุรกรรม Cross Currency Swap หนี้เงินกู้ต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2561 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXX-1A ลงวันที่ 31 มีนาคม 2551 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 2,942.40 ล้านบาท เป็นเงิน 882.72 ล้านบาท

รฟม. รับรู้สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงินที่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 โดยอัตราแลกเปลี่ยน 1 เยน เท่ากับ 0.265870 บาท รายละเอียดดังนี้

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ

	เงินต้นคงเหลือตามสัญญา CCS		2565		2564
	ล้านบาท	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา CCS	ล้านบาท	สินทรัพย์ (หนี้สิน)ทางการเงินล้านบาท	สินทรัพย์ (หนี้สิน)ทางการเงินล้านบาท
	(1)	(2)	(3)=(1)*(2)	(4)	(5)=(4)-(3)
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ					
- ลงวันที่ 29 ก.ค. 2556	12,245.51	0.2908	3,560.99	3,255.71	(305.28)
- ลงวันที่ 13 ส.ค. 2556	15,628.54	0.3098	4,841.72	4,155.16	(686.56)
- ลงวันที่ 10 เม.ย. 2557	23,999.29	0.3166	7,598.18	6,380.69	(1,217.49)
- ลงวันที่ 21 ส.ค. 2557	17,879.41	0.3177	5,680.29	4,753.60	(926.69)
- ลงวันที่ 22 ก.ย. 2557	17,879.41	0.3096	5,535.47	4,753.60	(781.87)
- ลงวันที่ 15 ส.ค. 2561	2,130.70	0.3000	639.21	566.50	(72.71)
	89,762.86		27,855.86	23,865.26	(3,990.60)

6.26 รายได้จากเงินอุดหนุน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	2,071.43	2,069.35
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	952.04	960.01
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	427.14	439.44
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	2,028.55	1,980.68
อาคารสำนักงาน	13.14	13.15
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	5.44	5.44
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	32.03	24.02
รวม	5,529.77	5,492.09
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน		
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,548.88	1,932.96
ชำระดอกเบี้ยเงินกู้โครงการรถไฟฟ้ามหานคร		
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,088.35	1,171.86
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	565.04	797.74
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	182.92	260.42
สายฉลองรัชธรรม	622.16	675.80
สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	2.20	2.30
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	15.94	15.26
รวม	4,025.49	4,856.34
รวมทั้งสิ้น	9,555.26	10,348.43



6.27 รายได้จากการให้สัมปทาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร		
จำนวนเงินรายปี	2,491.35	2,349.07
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 5 ของรายรับ	54.50	66.05
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 15 ของรายรับ	85.30	-
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์		
จำนวนเงินรายปี	46.73	46.73
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 7 ของรายรับ	40.38	37.72
สินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน	2,023.24	2,023.24
รวม	4,741.50	4,522.81
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม		
ค่าโดยสาร	280.18	168.11
ค่าธรรมเนียมออกบัตรโดยสาร	0.66	0.40
รวม	280.84	168.51
รวมทั้งสิ้น	5,022.34	4,691.32
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ร้อยละ 7 ของรายรับ ประกอบด้วย		
(1) รายได้จากการโฆษณาประชาสัมพันธ์	19.12	18.77
(2) รายได้ค่าตอบแทนพื้นที่เช่าและบริการ	6.89	5.67
(3) รายได้จากการจัดให้มีการบริการสื่อสารโทรคมนาคม	14.29	13.20
(4) รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น	0.08	0.08
รวม	40.38	37.72

6.27.1 รายได้จากสัญญาสัมปทาน

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล วันที่ 1 สิงหาคม 2543 และสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย วันที่ 31 มีนาคม 2560 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ

เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

จำนวนเงินรายปี

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี ตั้งแต่วันที่ 11 นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว โดยในแต่ละปีจะแบ่งชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาเป็น Lump sum amount

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

BEM ตกลงแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือ ปีที่ 1-14 อัตราร้อยละ 1 ปีที่ 15 อัตราร้อยละ 2 ปีที่ 16-18 อัตราร้อยละ 5 และปีที่ 19-25 อัตราร้อยละ 15 โดยชำระเงินเป็นรายเดือน

เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

จำนวนเงินรายปี

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นเงินรายปีตลอดระยะเวลาตามสัญญา จำนวน 930 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว นับจากปีที่เริ่มบริการ ที่ก่อให้เกิดรายได้ คือปีที่ 1-8 ปีละ 10 ล้านบาท และปีที่ 9-25 ปีละ 50 ล้านบาท

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี ของรายได้ที่ได้รับจากคู่ค้า ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วตั้งแต่ปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้เป็นต้นไปจนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยชำระเงินเป็นรายเดือน รายได้จากสินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน หายอรั้งรายได้อย่างเป็นระบบตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

รฟม. จะได้รับค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อ BEM มีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return – Equity IRR) จากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงิน ณ สิ้นปี (31 ธันวาคม) ของ BEM ที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เกินกว่าร้อยละ 9.75 ขึ้นไป

ปี 2565 รฟม. ไม่ได้รับค่าตอบแทนดังกล่าว เนื่องจากผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงินที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ 31 ธันวาคม 2564 ของ BEM ยังไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนด

6.27.2 รายได้จากสัมปทาน

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุนการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการ การเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) โดยระบุรายละเอียด ตามข้อ 3.2 (จ) การจัดเก็บรายได้ ดังนี้



(จ) การจัดเก็บรายได้

รายได้ค่าโดยสาร

ผู้รับสัมปทาน (BEM) มีหน้าที่จัดเก็บค่าโดยสารในสถานีของ รฟม. ในนามของ รฟม. โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และระเบียบวิธีการตรวจสอบของ รฟม. และต้องส่งมอบรายได้ค่าโดยสารที่จัดเก็บรายได้ทั้งหมดให้แก่ รฟม. โดยพลัน โดยคู่สัญญาจะต้องร่วมกันตกลงกำหนดวิธีการและเวลาในการส่งมอบค่าโดยสารให้ชัดเจนต่อไป ซึ่ง รฟม. ได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบรายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร และคู่มือแผนงานการปฏิบัติงานการจัดแบ่งรายได้ค่าโดยสาร (Clearing House : CH) และ BEM ได้นำส่งเอกสารขั้นตอนและวิธีการนำส่งรายได้ ตามหนังสือ BEM/M/PPPL/3675/59 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 เพื่อใช้เป็นแนวการปฏิบัติงานให้ถูกต้องตรงกันทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งนี้ หากรัฐบาลกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารระบบตัวร่วม และค่าโดยสารร่วมในภายหลัง รฟม. สามารถเปลี่ยนแปลงขอบเขตงานในการจัดเก็บค่าโดยสารในสถานีได้โดยออกคำสั่งการเปลี่ยนแปลง

การพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน รฟม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า และมีสิทธิในการหาประโยชน์และจัดเก็บรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดโดยอาจมอบสิทธิให้แก่บุคคลใดดำเนินการแทน ผู้รับสัมปทานจะไม่ขัดขวางหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามสัญญา

6.28 รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
รายได้จากการอนุญาตให้ก่อสร้างทรัพย์สิน	84.48	73.65
รายได้จากแผงค้า	12.33	10.25
รายได้จากการให้บริการจอดรถ	43.44	39.08
รวม	140.25	122.98

6.29 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ดอกเบี้ยรับ	44.00	38.02	44.00	38.02
รายได้เงินปันผล	-	-	100.50	125.63
รายได้อื่น ๆ	39.23	17.32	39.23	17.32
รวม	83.23	55.34	183.73	180.97

6.30 ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้ายานลอยไร้ล้อ

หน่วย : ล้านบาท

ค่าจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง
ค่าใช้จ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ขอคืน
บัตรโดยสารใช้ไป
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

2565	2564
2,057.55	1,914.72
159.23	153.41
3.36	2.04
2,220.14	2,070.17

6.31 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

ค่าธรรมเนียมธนาคาร
ค่าเบี้ยประกันภัย
ค่าจ้างเหมาบริการ
ค่าเช่า
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา
ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์
ค่าใช้จ่ายกิจกรรม
ค่าใช้จ่ายเดินทาง
ค่าสอบบัญชี
ค่าสาธารณูปโภค
ค่าภาษีต่าง ๆ
ค่าวัสดุสำนักงาน
ค่าใช้จ่ายครุภัณฑ์
ค่าใช้จ่ายอื่น
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/
งบการเงินเฉพาะกิจการ

2565	2564
0.81	0.73
1.05	1.09
248.78	190.08
3.50	2.55
44.53	42.17
25.55	22.25
6.77	2.78
0.35	0.17
1.80	1.80
53.37	49.72
324.32	46.10
1.40	1.75
3.72	3.26
15.82	12.25
731.77	376.70



6.32 ดัชนีทุนทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมสถาบันการเงิน		
- เงินกู้ต่างประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	1,102.40	1,165.93
- เงินกู้ในประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	2,355.81	2,418.34
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	185.77	229.82
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่า	1.96	1.12
รวม	3,645.94	3,815.21
ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ	228.23	271.31
ต้นทุนทางการเงิน	3,874.17	4,086.52
หัก รายการรับรู้เป็นต้นทุนสินทรัพย์ของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง		
- ดอกเบี้ยจ่าย	1,150.41	917.92
- ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ	150.68	163.88
รวม	1,301.09	1,081.80
คงเหลือ	2,573.08	3,004.72

6.33 ภาระผูกพัน

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนตามสัญญาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า รฟม. มีภาระผูกพันตามสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาและสัญญาจ้างก่อสร้างงานโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งกำหนดการชำระเงินผันแปรตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามสัญญา

หน่วย : ล้านบาท

	ปีสิ้นสุด	2565	2564
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต			
ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ท่าอากาศยาน	2566	11.05	11.05
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง			
ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี	2566	39.28	39.28
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว			
ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาศูนย์บ้านนาวิสัย	2566	33.80	33.80
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)	2566	49.97	-
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม			
ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์)	2566	8,750.38	17,899.93
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	2573	82,638.59	25.86
รวม		91,523.07	18,009.92

ภาระผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนตามสัญญาอื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	2565	2564
ไม่เกิน 1 ปี	145.46	41.35
รวม	145.46	41.35

ภาระผูกพันจากสัญญาจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง

รฟม. เข้าทำสัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ลงวันที่ 4 กันยายน 2556 กำหนดอายุสัมปทานระยะเวลา 30 ปี ซึ่งสัญญานับนี้ตกเป็นสิทธิของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) หลังจากการควมรวมกิจการ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558

หน่วย : ล้านบาท

	2565	2564
ไม่เกิน 1 ปี	2,052.33	2,052.33
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	8,209.34	8,209.34
เกิน 5 ปี	32,666.32	34,718.65
รวม	42,927.99	44,980.32

ภาระผูกพันจากสัญญาจ้างเหมาบริการต่าง ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	2565	2564
ไม่เกิน 1 ปี	134.77	136.25
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	94.54	-
รวม	229.31	136.25



6.34 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.34.1 รพม. ถูกฟ้องร้องในคดีการเรียกร้องค่าทดแทน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 193 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 93 คดี ศาลปกครองสูงสุด จำนวน 98 คดี และสำนักงานการยุติธรรมการดำเนินคดีแพ่งและอาญาได้ตุลาการ จำนวน 2 คดี ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 72 คดี เป็นเงิน 504.67 ล้านบาท ตามรายละเอียดดังนี้

	คดีที่ถูกร้อง		คดีที่มีคำพิพากษาแล้ว				มูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น	
	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์ (ล้านบาท)	ศาล ปกครองกลาง (คดี)	ศาลปกครอง สูงสุด (คดี)	สำนักการยุติธรรม การดำเนินคดีแพ่งและ อาญาได้ตุลาการ (คดี)	จำนวน (คดี)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	7	401.03	-	7	-	7	10.32	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	17	272.11	-	17	-	14	21.95	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	23	2,516.36	2	21	-	15	23.90	
*โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางเบิ่ง - สมุทรปราการ	3	164.13	-	3	-	3	20.47	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	16	22,046.30	1	15	-	12	345.39	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	33	3,450.20	27	6	-	5	44.95	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	34	6,433.66	15	19	-	9	17.68	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	60	5,871.90	48	10	2	7	20.01	
	193	41,155.69	93	98	2	72	504.67	

* กทม. ตกลงเป็นผู้รับชำระหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สะพานใหม่ - คูคต เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561

6.34.2 รฟม. ถูกฟ้องร้องในคดีอื่น ๆ จำนวน 16 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง จำนวน 3 คดี ศาลอุทธรณ์ จำนวน 1 คดี ศาลปกครองกลาง จำนวน 7 คดี ศาลฎีกา 1 คดี ศาลแขวง 1 คดี และศาลปกครองสูงสุด จำนวน 3 คดี ตามรายละเอียดดังนี้

	คดีที่ถูกฟ้อง	
	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์ (ล้านบาท)
คดีแพ่ง	6	19.47
คดีปกครองอื่น ๆ	10	465.20
รวม	16	484.67

6.35 วันที่ได้รับอนุมัติงบการเงิน

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อนุมัติงบการเงินในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566



สแกน QR CODE เพื่ออ่าน
รายงานประจำปี ในรูปแบบ E-Book



Scan QR CODE for Read
Annual Report in E-Book



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์: 0 2716 4000 โทรสาร: 0 2716 4019 Call Center: 0 2716 4044

www.mrta.co.th | Email: pr@mrta.co.th | Line : @mrtacontactcenter | Facebook : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย